

GUIDO MATTIONI

IL LEONE SU VIENNA

L'AVVENTURA DI D'ANNUNZIO
E DEGLI UOMINI DELLA SERENISSIMA
NEL RICORDO DI
UNO CHE C'ERA



Il 9 agosto del 1918 undici velivoli si staccarono in perfetta formazione dal campo di volo di San Pelagio, presso Padova, e, con un balzo che stupì tutto il mondo, giunsero su Vienna, inondandola di volantini tricolori. Il celebre «raid» è qui raccontato da un punto di vista inedito, dovuto all'incontro tra un giovane redattore del quotidiano milanese «Il Giornale nuovo» e Michelangelo Zigiotti, a quel tempo giovane tenente (oggi ha 85 anni) e capo dei servizi fotografici della «Squadriglia Serenissima», l'unica persona ancora in grado di narrare a viva voce le gesta dei «cavalieri dell'aria», offrendoci con affettuosa adesione il racconto di questa particolare, e fin qui non conosciuta, pagina di storia. Il volume è completato da un ricca documentazione di immagini, tutte originali e dell'epoca, e da inediti provenienti dall'archivio del Ministero della Guerra austriaco.

GUIDO MATTIONI

IL LEONE SU VIENNA

L'AVVENTURA DI D'ANNUNZIO
E DEGLI UOMINI DELLA SERENISSIMA
NEL RICORDO DI UNO CHE C'ERA

EDIZIONI DELL'ISTITUTO - Udine

COLLANA "MEMORIE, SAGGI E DOCUMENTI"
diretta da Cesare Russo

2

"Il Leone su Vienna"
di Guido Mattioni

*1 edizione assoluta
maggio 1981*

Fotografie, *Archivio Michelangelo Zigiotti
e Archivio Istituto*

Impaginazione, *Marco Schiavi*

Copertina, *Marco Finoia*

Revisione, *Beatrice Simonutti*

Fotoliti, *Fotolito Udinese*, Udine

Veline, *Fototext*, Udine

Stampa, *Designgraf*, Feletto Umberto (UD)

Distribuzione, *Centro Diffusione*, Via dei Torriani 5 - Udine
Tel. 0432/204074

© 1981 EDIZIONI DELL'ISTITUTO

Udine, Via dei Rizzani 17

Diritti riservati su testi e foto in tutto il mondo

URSS compresa

Printed in Italy

*A mia madre,
prima maestra
di belle lettere,
e a mio padre
che forse sognava
un figlio notaio*

NOTA DELL'AUTORE

Dedico questo libro al maggiore Michelangelo Zigiotti e a tutti i «ragazzi» della sua generazione che nell'età dell'amore e della spensieratezza, furono chiamati a vestire i panni del guerriero. Questo mio primo impegno editoriale vuole essere solo un piccolo contributo per esorcizzare l'orribile mostro della guerra, che è sempre e comunque sbagliata, perché regolata dalle leggi dell'odio e della sopraffazione. È un gesto di speranza per il futuro e un messaggio, modesto ma sofferto, alle prossime generazioni.

Guido Mattioni

PRESENTAZIONE

Se uno deve andare a Vienna oggi, per esempio da Venezia, ha quattro voli al giorno e questo considerando soltanto le possibilità offerte dalla compagnia di bandiera italiana. Il viaggio dura meno di un'ora e si può aggiungere che metà del tempo va perduta — come sempre sulle tratte brevi — tra il far quota e il discendere. A Vienna si può andare anche in vagone letto o in autostrada e comunque il viaggio non fa notizia, come tutto ciò che è alla portata di chiunque.

Ci fu un tempo, però, in cui attraversare in volo le Alpi, arrivare sulla capitale dell'Austria e ritornare in Italia, doveva essere considerato come impresa così temeraria che soltanto uomini eccezionali, legati da un giuramento di vittoria o di morte, avrebbero potuto tentarla.

Questo tempo è appena ieri. Qualcuno che lo ha vissuto è ancora tra noi. Si può andare a trovarlo, ricorda, risponde.

Si dirà che un incontro di questo genere possa avere qualche interesse soltanto per gli anziani, emarginati così brutalmente dalle nuove generazioni, e che solamente rifugiandosi nel passato sembrano ritrovare una possibilità di sopravvivenza. Oppure, per la legge degli opposti, potrebbe interessare anche i giovani, ma allora alla condizione che gli uomini e i fatti venissero giudicati per direttissima: come si addice all'arroganza di chi crede di aver capito assolutamente tutto, e persino la ragione per cui gli hanno decretato il trionfo.

Questo libro non prenderà il Nobel per la letteratura. Trattando del volo di D'Annunzio su Vienna (impresa, come noto, deplorevolmente individualista e tutto sommato patriottarda) è quanto meno improbabile che trovi recensori disposti ad ammetterne i pregi. Direi poi addirittura impossibile che qualcuno lo riconosca come un libro eccezionale.

Eppure lo è, perché — incredibilmente — è stato scritto da un giovane che ha raccolto la storia di uno di quegli uomini ed è riuscito a riviverla con tanta dedizione da scomparire del tutto per lasciare che sia il protagonista, e soltanto lui, a raccontarla: con tanto amore e tanta intuizione da ritrovare la dimensione dei sentimenti, degli ideali, dei rapporti umani, e persino le parole e le cadenze perdute da almeno due generazioni. Tra le quali è passato, se non basta, un tempo così diverso che non si può misurare neppure sul metro dei millenni.

I giovani dovrebbero leggere e rileggere questo libro, scritto da uno di loro. Ma non per entusiasmarsi alle gesta degli Eroi, sia detto con tutto il riguardo ad Essi dovuto. E tanto meno per quelle del Poeta, che possono continuare a considerare — e non senza qualche buona ragione che personalmente condividerei — come un personaggio discutibile.

Io penso che dovrebbero leggerlo e rileggerlo soprattutto per imparare come è possibile fare del buon giornalismo con tanta umiltà e per ricordarsene quando discutono di informazione "corretta", senza accorgersi che l'ufficio del correttore è subito accanto a quello del tiranno.

Giuseppe Grazzini

Impara l'arte e mettila da parte

Faceva caldo, molto caldo. Bologna si adagiava nel suo torpore sudaticcio; la nebbiolina formata dai vapori emessi dal selciato rendeva impossibile intravedere la fine delle strade. Solamente camminando sotto i portici, i rari passanti di quel primo pomeriggio d'agosto potevano provare una piacevole sensazione di fresco. I grossi muri di bugnato, le colonne di pietra grigia e rossiccia costituivano un approdo per chi aveva dovuto sottrarsi alla fresca quiete delle case, protette dagli scuri tirati e dalle cortine di cotonina bianca.

Un cane, magro e assetato, cercava refrigerio in un rivolo d'acqua che si allungava sulle pietre dell'acciottolato, fino ad un tombino sistemato nel centro della strada. Lo continuai a guardare tenendo la testa girata. Era l'unica presenza viva in quella strada di una città quasi fantasma. Mio padre, che mi teneva per mano, dovette darmi uno strattone. «Che c'è, non hai mai visto un cane?», disse trascinandomi via oltre l'angolo. Lo seguii di corsa. Stavo andando con il babbo ad un appuntamento per me importantissimo, a lungo agognato.

I miei passi di ragazzino dodicenne cercavano di seguire come potevano quelli spediti e lunghi di mio padre. Non ce la facevo a tenere il ritmo e sudavo. Sudavo io, sudava mio padre vestito impeccabilmente, come sempre, d'un vestito scuro. Sudava Bologna.

Conoscevo a memoria le pietre dell'acciottolato di quelle strade, le potevo rivedere nella mente una ad una,

ricordarmene la forma, il colore, le venature. E così pure i portoni che si aprivano alla nostra sinistra, lungo il marciapiede su cui stavamo camminando e quelli al di là della strada: erano le pause di fresco che placavano i bollori miei e dei miei amici, dopo le lunghe rincorse all'uscita dalla scuola. Ansando, con gli abiti attaccati addosso e la borsa dei libri che strisciava per terra, ci fermavamo, appoggiando le schiene umide a quelle pietre solenni che sembravano gelate nell'ombra.

Subito, però, uscivano le portinaie per allontanarci ed allora fuggivamo via schiamazzando, dopo aver gettato uno sguardo nella vetrina del bar del signor Carlo. Al di là dei vetri liberty, sprofondati nelle poltrone di pelle, davanti ai tavolini di marmo bianco, sullo sfondo dei damaschi rossi, c'era tutto il giro della Bologna che contava: belle donne con la veletta, cavalieri vestiti all'inglese, ufficiali dalle splendide divise, universitari perdigiorno.

Nelle vetrinette incastrate nel bancone di vendita, brillavano i vassoi ricolmi di paste e fette di torta, che noi mangiavamo solo la domenica, se ci eravamo comportati bene durante la settimana. In quell'occasione avevamo il privilegio di varcare quella soglia, sprofondando con le scarpe nei tappeti morbidissimi e folti. Per mano a mamma e papà ci sentivamo importanti: era una festa.

Quel giorno, mentre pensavo ai portoni freschi e alle paste chiudevo gli occhi, facendomi condurre praticamente da mio padre. Poi li riaprivo, di tanto in tanto, per vedere se individuavo anche ad occhi chiusi dove ci trovavamo in quel preciso momento: era un gioco che mi divertiva e che facevo sempre, quando uscivo con papà.

Finalmente giungemmo davanti a un grande portone di legno: sulla colonna di destra numerose targhe d'ottone brillavano nella penombra del porticato. Pur in un'ora così strana, in una giornata di piena estate, il circolo fotografico bolognese, dove ci stavamo recando, era aperto e frequentato da molti soci. Mio padre aveva

chiesto un appuntamento al presidente del circolo, suo vecchio amico, per iscrivere come socio me, suo figlio, Michelangelo Zigiotti. Era una passione che mi portavo dietro da sempre, quella della fotografia: il fascino della camera oscura, gli acidi, l'immagine che si forma un po' alla volta nelle bacinelle sotto la luce rossa ed il labirinto delle tabelle degli otturatori e dei diaframmi. Constatata questa grande passione mio padre aveva deciso di assecondarmi: in fondo entravo in un ambiente serio, tra persone altrettanto serie, che facevano foto solo per divertimento, per passione, senza secondi fini di lucro.

Ed in più questa occupazione del tempo libero mi sarebbe potuta servire un giorno anche professionalmente: imparavo cioè un'arte, come si dice, per metterla da parte.

La mia era una famiglia della media borghesia. Mio padre Luigi era friulano di Cordovado, dello stesso paese di mia madre, Teresa Fabris. Per la precisione il babbo era nato a Trieste, anche se poi era sempre vissuto in Friuli. Disertore dell'esercito austriaco, era arrivato a Bologna a diciotto anni: dopo aver aperto un negozio in centro, di camiceria e maglieria, aveva sposato mia madre e dall'unione ero nato io, l'8 ottobre 1895. Le condizioni della mia famiglia erano quindi buone, anche se non agiate. Non ci mancava nulla, né avevamo, però, nulla di superfluo. Mio padre era molto fiero della considerazione che aveva acquisito in città, soprattutto nei ceti 'bene' di Bologna che venivano nel suo negozio a fornirsi di camicie ed altra biancheria.

Ogni tanto andavo anch'io in negozio; mi piaceva molto l'odore della maglieria appena uscita dalla fabbrica; un odore di pulito usciva dalle scatole di cartone leggero alle quali io, curioso, sollevavo il coperchio scostando la carta velina protettiva e ficcando dentro il naso, aspiravo tutto quel particolare profumo. Mi piaceva l'entrare e l'uscire dei clienti, il tentare, magari, di "servirli".

Quel giorno caldo d'estate mio padre suonò dunque con decisione il campanello del circolo fotografico bolognese; il glorioso sodalizio funzionava in città già da alcuni anni, organizzando mostre e concorsi di quella nuova e affascinante attività a cavallo tra l'arte e la scienza. I soci del club avevano il diritto di frequentare tutte le sale di posa e i laboratori dove, sotto il controllo dei più esperti, si imparavano i segreti ed i mille e mille trucchi del mestiere. Venne ad aprirci il segretario del circolo, un uomo piccolino, che indossava un corto camiciotto di tela nera. Si asciugò le mani prima di farci passare e si giustificò del ritardo col quale aveva aperto la porta: «Ero in camera oscura e non potevo correre, dovete capire» si scusò gentilmente. Mio padre gli rispose che non doveva preoccuparsi e si mise a parlare con lui in un salottino che si apriva subito dopo la porta d'ingresso.

Le loro voci cominciarono ad affievolirsi nelle mie orecchie, preso com'ero, frattanto, dall'osservazione di quelle sale dove avevo avuto finalmente il privilegio di essere ammesso. Tenevo stretta nella mano destra la mia prima macchina fotografica, con la quale mi ero già cimentato a cogliere alcuni paesaggi della campagna bolognese, nel corso di qualche gita fuori porta con i miei genitori: erano immagini ancora imperfette nella tecnica ma che, a giudizio degli adulti, denotavano già un certo gusto per la ricerca dell'inquadratura e del particolare da immortalare. I giudizi lusinghieri mi avevano convinto ad andare avanti in questa direzione e anche i miei avevano quindi deciso di assecondarmi.

Mentre mio padre e l'omino in camice nero parlavano fitto fitto nella penombra del salottino mi ero fatto ardito avventurandomi cautamente, in religioso silenzio ed in punta di piedi, nelle varie sale del circolo. Da una porta socchiusa vidi la sala di posa per i ritratti: era grande, con i muri decorati da motivi liberty, in una leggera dominante verdina. Ammassati in un angolo v'erano alcuni

accessori di legno e cartapesta, che servivano per ambientare i ritratti a seconda delle esigenze e dei capricci dei clienti: finte colonne cui appoggiare le mani o il cilindro, pelli di animali per i cacciatori, oppure paesaggi agresti, dai delicati colori.

In piedi, di fronte alla parete di fondo, dietro un paravento color avorio, riuscii a scorgere un signore alto, dall'aspetto serio e severo: si pettinava i folti baffi a ricciolo guardandosi in uno specchio gigantesco incastonato dentro una pesante cornice di legno dorato decorata con incisioni a foglie d'acanto. Credendosi non visto, il signore serio e severo si pavoneggiava perdendo, ai miei occhi, molta della sua autorevolezza. Soltanto io potevo vederlo in quel momento e trattenni a stento le risate. Un rumore mi riportò a un atteggiamento più riguardoso: stavano arrivando mio padre ed il segretario, che si erano accordati sulla quota da pagare per l'associazione al circolo. Avevo avuto uno sconto speciale, in considerazione della giovane età.

Mio padre si accomiata dall'omino in nero affidandomi a lui; quello lo accompagnò alla porta e, quando tornò indietro, mi appoggiò una mano sulla spalla e mi condusse dentro la sala dove si pavoneggiava il signore severo, in attesa di posare per il suo ritratto. L'omino in nero — si chiamava Olinto — si fece dare una mano da me per disporre le luci necessarie ad illuminare degnamente il volto atteggiato ad importanza del cliente baffuto. Più tardi Olinto mi informò che si trattava di uno dei più noti uomini politici della città, addirittura di un ex-ambasciatore.

Deposi con cautela su un divanetto di velluto rosso la macchina fotografica e mi diedi da fare con entusiasmo e molta attenzione a disporre quanto occorreva per il gioco delle luci, regolato da tende azzurro cupo e bianche: fatta la mia parte mi allontanai, per permettere a Olinto di sparire con la testa sotto il telo nero della pesante e ingombrante fotocamera fissata su un treppiede. Dopo una

lunga messa a fuoco ed una serie di esortazioni al signore baffuto perché si mettesse più a destra, perché sorridesse, perché stesse più rilassato, il fotografo fece scattare l'otturatore.

Mentre l'ex-ambasciatore, rimesso il cilindro in testa, se ne andava ringraziando, Olinto mi portò a fare il giro di tutto il laboratorio. Finalmente accadde quello che sognavo da tempo: varcare la porta della camera oscura. In un primo momento non vidi nulla, anche se era accesa una luce rossa; poi, un poco alla volta, i miei occhi cominciarono ad abituarsi alla penombra e intravidi alcune figure chine sui grandi lavabi di maiolica bianca dove erano disposte le vasche con gli acidi per lo sviluppo, l'arresto ed il fissaggio delle lastre. Rimasi senza parole, affascinato da quella strana atmosfera.

Facendo mille attenzioni per non urtare nessuno e per non combinare guai mi avvicinai, cercando di carpire subito qualche segreto di quello che per me era ancora un magnifico mistero. L'aria era torrida, anche se pigramente funzionava un ventilatore, né gli acidi contribuivano a renderla certo più respirabile. Ma io ero ugualmente affascinato e non mi accorsi di sudare abbondantemente: la camicia era completamente inzuppata e il volto imperlato.

Non so quanto rimasi dentro quella camera oscura: è certo che quando ne uscii si era fatta già quasi ora di cena e dovevo tornare a casa. Prima di uscire, con la testa già piena di tante immagini e con il cuore gonfio di contentezza, il signor Olinto mi tirò da parte, accompagnandomi nel suo studio. Si sedette con sussiego ad una vecchia scrivania nera e trasse dal cassetto una cartella ed un tesserino di cartone grigio. Quindi, dopo aver immerso il pennino di una bellissima "piuma d'oca" nel calamaio tracciò su quel cartoncino il mio nome: Michelangelo Zigiotti, accompagnandolo con un numero.

Con il tesserino in mano ridiscesi di corsa la scala di pietra del circolo, del quale mi sentivo ormai parte, e uscii

all'aperto, dopo aver dischiuso, non senza una certa fatica, il pesante portone di legno. L'afa del pomeriggio, quando ero arrivato col babbo, era scomparsa e aveva lasciato il posto ad un tepore diffuso, gradevole da sopportare, mosso anzi a tratti da un leggerissimo soffio d'aria. Non avevo tasche al di fuori di quelle dei calzoni e, per paura di gualcire la tessera, corsi verso casa sempre tenendola in mano, ben stretta perché non volasse via.

Il ritorno alla realtà

Pensavo a tutto questo, alla mia infanzia serena, quando un colpo di artiglieria austriaca mi scosse dal torpore, riportandomi alla realtà. Non avevo più dodici anni ma ventuno; era la primavera del 1916. Mi avevano appena promosso sottotenente ed ero stato destinato a comandare un obice da 149, sul Monte Merzli, presso Caporetto. Tutte le manovre di mio padre per evitare di mandare il suo unico figlio al fronte erano fallite. Ma mi consideravo ancora un privilegiato dato che non ero stato destinato alle trincee, dove i ragazzi, miei coetanei, morivano come mosche.

Ero andato sotto le armi nel gennaio dell'anno prima, 1915, preso in forza dal 9° reggimento di Artiglieria Fortezza di Mantova: vi sarei dovuto rimanere soltanto sei mesi, ma lo scoppio della guerra mi bloccò. Intanto continuavo a studiare per prendere il diploma di ragioniere. La vita di questi mesi, infatti, mi pareva più quella di uno studente gaudente che vive con i vaglia di papà, piuttosto che quella di un soldato. Alloggiavo alla trattoria "Ai due guerrieri", per sei lire al giorno, pensione completa, avendo avuto il permesso di stare fuori dalla caserma. Comunque sia, riuscii a prendere il diploma, traguardo che volevo tagliare per dare giusta soddisfazione ai miei genitori.

Da Mantova, durante il periodo estivo, il reggimento presso il quale ero in forza andava frequentemente a fare dei campi sul Monte Lisser, di fronte a Primolano.

Fu allora che mi presero in forza per un servizio particolare: accompagnare i convogli ferroviari che trasportavano fino a Udine, nelle immediate retrovie della zona di guerra, i proiettili costruiti dall'arsenale di Mantova. I pesanti convogli impiegavano tre giorni per compiere il tragitto: furono le prime prese di contatto con quella che, in fondo, era la mia terra. Anche se infatti ero nato a Bologna i miei genitori erano pur sempre entrambi friulani. Dai finestrini dello scompartimento di prima classe che veniva riservato alla scorta, vedevo scorrere la campagna friulana, così bella, così struggente, così selvaggia. E imparai a conoscere, un viaggio dopo l'altro, luoghi, colline, corsi d'acqua, paesi, campanili: li chiamavo ormai per nome, aiutandomi con una cartina geografica che mi ero procurato. Il sangue di quella terra, che portavo dentro, si risvegliava.

E in Friuli dovetti tornare ben presto. Dopo aver fatto per qualche tempo l'autista e il segretario tuttofare, sempre a Mantova, nel marzo del '16 fui obbligato a seguire il corso per allievi ufficiali di Rubignacco, presso Cividale.

L'obbligo era sancito da una circolare ministeriale e riguardava tutti i diplomati. Al termine dei tre mesi di corso, sui 120 candidati, soltanto 13 sarebbero stati promossi, e non essere promossi significava una sola cosa: tornare al fronte. Non potrei ricordare quanto studiai, senza dubbio quanto non avevo fatto in tutta la mia pur breve vita.

Stavo alzato le notti, al lume di una candela o di una lanterna di piccole dimensioni. Il mio impegno, però, diede i suoi frutti: venni promosso e spedito a Mantova, aspirante ufficiale, in attesa di essere promosso a sottotenente. Dopo un mese, assieme alla promozione, era arrivata anche la destinazione: una batteria del Monte Merzli; avrei diretto, con un gruppo composto da un sergente e quattro soldati, un pezzo di artiglieria, il tutto coordinato dal capitano comandante della batteria. La

mia baracchina si trovava proprio sotto la canna del grosso obice; era un alloggio di fortuna che, alla fine di una giornata di tiri, bisognava praticamente ricostruire da capo, dato che veniva sconquassata dagli spostamenti d'aria provocati dai colpi. All'interno avevo trovato modo di sistemare lo stretto necessario per una sopravvivenza decorosa: avevo una brandina smontabile, in tubi di ferro, con un materassino di fortuna ed un'asse per tutti gli usi, compreso quello di proteggere dagli urti i pacchi di candelotti di gelatina.

In quell'alloggio, nelle ore di tregua, mi riposavo ma soprattutto pensavo e ricordavo. Ricordavo specialmente mia madre e come ci eravamo lasciati piangendo alla stazione di Bologna, nell'intimità precaria di una stazione di attesa, squallida quanto sa esserlo una di quelle sale. Sotto la brandina, in una custodia di cuoio marrone, avevo sistemato la macchina fotografica dalla quale non mi sarei separato per nessun motivo al mondo: era una Nettel tropical 9x12 a lastre, con obiettivo Zeiss, e ben 12 chassis; strumento valido e prestigioso che avevo pagato la bellezza di 325 lire! In un angolo della baracca avevo improvvisato con l'aiuto di Barozzi, un soldato toscano che da civile faceva il fabbro, una specie di lavabo, formato da un catino bianco smaltato appoggiato su un improvvisato treppiede, piuttosto traballante, ingegnosamente costruito con paletti di ferro del tipo usato per sostenere i reticolati di filo spinato.

Sopra la cassa che conteneva i miei effetti personali e i libri, c'era un telefono da campo, che doveva sopperire nel caso di mancato funzionamento di quello della postazione. I servizi igienici, purtroppo, per me che non ero abituato, erano gli stessi della truppa, sistemati in un'altra baracca improvvisata, riparata da uno spuntone di roccia: all'interno nient'altro che una buca maleodorante in cui venivano gettati ogni giorno solventi chimici di dubbia efficacia. Praticamente però

nessuno usava quella sgradevole "toilette" preferendo l'igiene e l'intimità bucolica di un cespuglio o di una fratta.

Erano ormai due mesi che mi trovavo in quella postazione e non avevamo subito fortunatamente nessuna perdita: lo annotavo ogni sera, con sollievo, nel mio registro-diario. In fondo ero a capo di un gruppo di coetanei e le mostrine non riuscivano a farmi pensare a loro come a dei sottoposti: un clima umano si era creato tra noi, e quindi tutto filava via liscio, pur tra il sibilare dei proiettili nemici.

«Chi va là ? »

Stavo dunque vivendo così, in buon affiatamento con il mio gruppo, quando giunse, un pomeriggio, un portaordini del Comando. L'ordine mi ingiungeva di spostarmi in un'altra postazione, sempre nel gruppo del Merzli, allestita in una grotta naturale nel dorso della montagna: lì avrei dovuto dirigere il tiro di due cannoni Krupp da 75.

Il distacco dai miei uomini fu commovente e doloroso. Barozzi, che si era particolarmente affezionato a me, arrivò a piangere, grande e grosso com'era: «Ovvio tenente, 'e ci lascia per davvero?».

«Tornerò», dissi, sapendo di mentire, per consolarlo. Raccolsi in fretta tutte le mie cose dato che l'ordine parlava di uno spostamento in giornata; con particolare cura sistemai sul dorso della mula la macchina fotografica (dalla quale non mi sarei poi separato per il resto della guerra). Il portaordini aveva anche l'incarico di accompagnarmi nella nuova postazione: partii, volgendomi spesso indietro per salutare con il braccio i miei soldati fino a che li ebbi a portata di vista. Poi una curva nella mulattiera ci tolse ai loro sguardi.

La stretta stradina si arrampicava pericolosamente sul dorso della montagna: da una parte la roccia e dall'altra il precipizio. Stavo appunto guardando preoccupato la gola nera, in fondo alla quale scorreva un torrentello, quando dalle postazioni austriache qualcuno, probabilmente un cecchino, cominciò a far fuoco su

di noi con un pezzo leggero. Compresi subito la situazione di estremo pericolo nella quale ci trovavamo io e il portaordini, che era diventato bianco come un foglio di carta; i proiettili ci avevano mancato di poco. Afferrata la coda della mula cominciai a correre velocissimo su per la mulattiera, trascinandomi dietro, a forza di imprecazioni, quel povero ragazzo che tremava. Come Dio volle trovammo un anfratto della roccia dietro il quale rifugiarci. Non ci avevano colpiti: l'avevamo scampata bella, questo era certo.

Per uscire da quel ricovero provvidenziale, avremmo dovuto però aspettare il calare della sera, per non essere visti: fortunatamente avevo portato con me alcune gallette e delle scatole di carne, oltre a una borraccia piena di vino friulano, dono di amici udinesi.

La sera scese lentamente e le ore non sembravano passare mai. Il portaordini era un ragazzo di Cagliari, Pietro Soddu, di 20 anni. Lo interrogai sul significato di quella guerra che stavamo combattendo. Non sapeva esattamente dove erano Trento e Trieste, ma gli avevano detto che quello era il suo dovere e lui lo stava compiendo anche se non aveva la più pallida idea né dei motivi precisi, né di chi fosse Cecco Beppe. Lo avevano mandato a chiamare mentre accudiva le pecore del gregge di suo zio; suo padre era morto che lui era ancora piccolo e la madre viveva ospite degli zii con le due sorelle. Erano molti mesi che non le vedeva: in compenso aveva ricevuto qualche loro lettera, che gli era stata letta da un commilitone che era andato a scuola. Dicevano sempre le stesse cose: «Stiamo bene; statti attento».

Quando venne veramente buio riprendemmo a camminare, dopo aver avuto cura di eliminare dai basti delle mule ogni elemento metallico che potesse brillare alla luce della luna. Guardinghi mettemmo prima fuori la testa dal nostro nascondiglio poi uscimmo e riprendemmo a salire. La nostra destinazione, in fondo, non

doveva essere distante più di due chilometri dal punto in cui ci eravamo fermati.

«Chi va là?» gridò la sentinella sentendoci arrivare. Detti la parola d'ordine, ci facemmo riconoscere ed arrivammo finalmente alla postazione. Mentre Soddu veniva destinato alla grotta dove dormiva la truppa, io venni accompagnato al comando, dove alloggiavano una ventina di ufficiali. L'alloggio ufficiali era stato ricavato in una grotta e reso sicuro da una porta blindata. Poco più in basso, in un'altra cavità naturale, era stata sistemata la mensa; con un ingegnoso sistema di binari era stato costruito un saliscendi sul quale il cuoco sistemava il pentolone delle vivande che veniva così fatto salire fino alla nostra porta. Lungo i lati della grotta erano state disposte le brandine e qui dei bracieri assicuravano un certo tepore: per il resto l'anfratto era asciutto e tutto sommato non ci si doveva star male.

Di fronte a noi, su quello che chiamavano il "Pan di zucchero" c'era una postazione austriaca dotata di un potente riflettore in funzione tutta la notte. Le vedette austriache scrutavano il fascio di luce che percorreva lentamente tutta la facciata visibile della nostra montagna, soprattutto in corrispondenza delle mulattiere.

Così presi servizio sul Merzli. Rispetto alla precedente postazione non vi era una gran differenza quanto ad attività nemica: i colpi delle artiglierie si facevano sentire quasi di continuo e noi si passava il grosso della giornata chiusi dentro quella tomba di roccia, riparati dai colpi del nemico. Ogni tanto un colpo più forte giungeva vicino alla nostra posizione e la porta blindata tremava per un attimo, facendo filtrare all'interno, per fortuna, soltanto un po' di polvere.

Collegata alla base da uno stretto corridoio, c'era la grotta dove erano stati piazzati i nostri due pezzi di artiglierie e da una feritoia, aperta a forza di colpi di piccone, uscivano le bocche dei cannoni. Passavo le giornate consultando e studiando i grafici e le tabelle di

tiro, cercando di imprimerli nella memoria. Ogni tanto però, quando non sapevo cosa fare, tiravo fuori da sotto la branda la macchina fotografica: il giorno che la scoprirono fu la fine della mia tranquillità poiché tutti i colleghi vollero una foto, da mandare poi alla moglie, alla fidanzata o alla mamma lontana. Mi diedi da fare, in quel periodo, cercando di far contenti tutti.

Un giorno, purtroppo, la nostra tranquilla vita di clausura fu sconvolta dalla tragedia. Era quasi l'ora del rancio e dalle cucine che si trovavano nella grotta sotto la nostra ci avvertirono, come ogni giorno, di aprire la porta blindata, dato che stavano facendo salire il pranzo. La grossa marmitta si era messa da poco in movimento, traballando, sotto lo sguardo preoccupato dei cuochi e di alcuni ufficiali che ne seguivano il "viaggio" dalla porta aperta sul fianco della montagna; il pentolone non aveva ancora percorso metà del suo tragitto quando, da una postazione nemica, piombò una granata proprio all'imbocco della grotta. Una sentinella austriaca aveva evidentemente seguito i nostri movimenti e aveva avvisato una delle loro postazioni di artiglieria.

L'ingresso della grotta echeggiò di lamenti, mentre nell'aria si sprigionava l'acre odore della polvere. Tossendo e imprecando arrivammo all'apertura, timorosi di trovare quello che temevamo. Incuranti del pericolo sempre incombente, trascinammo i corpi dei colleghi feriti all'interno, chiudendo precipitosamente dietro di noi la porta blindata: appena in tempo perché una seconda granata austriaca si andò a schiantare contro i battenti, pochi secondi dopo. Quasi non ci facemmo caso, essendo la nostra attenzione tutta per i feriti, o meglio, per il ferito: un tenente friulano. Gli altri quattro che si erano sporti sull'apertura erano già morti ed i loro corpi presentavano terribili squarci aperti dalle scheggie taglientissime delle granate. Anche il sopravvissuto, però, stava vivendo gli ultimi istanti della sua

giovane vita: «Era quasi un ragazzo», mi trovai a pensare, mentre l'ufficiale medico tentava almeno di arrestare il sangue che usciva copioso da una profonda ferita alla testa.

Quasi un ragazzo! Eh già! Ed io cos'ero, se non un ragazzo? E tutti gli altri pure, tutti ragazzi poco più che ventenni. C'era passata anche la fame, al diavolo la minestra, maledetta anche lei.

Con un lamento, chiamando sua madre, il giovane tenente friulano spirò. L'ufficiale medico, friulano anche lui, represses un singhiozzo e si ritirò in un angolo: mai si era sentito così inutile e impotente di fronte alla morte, una morte assurda che portava via i ragazzi di vent'anni, strappati una mattina dai paesi, dalle case, dalle famiglie, con una semplice cartolina precetto. Quella notte mi rigirai nel letto, senza riuscire a prendere sonno.

Verso l'alba mi trovai disteso sulla brandina, ancora vestito, con gli occhi aperti puntati sulla volta della caverna. Riprendevo coscienza: ricordavo dov'ero, quello che era avvenuto, quello che dovevo fare. Mi alzai lentamente: avevo le membra doloranti come mi avessero bastonato in tutto il corpo. Stirandomi percorsi lo stretto cunicolo che portava alla piazzola di tiro e qui mi infilai tra i due cannoni, dopo aver salutato la sentinella: mi appoggiai alla feritoia, guardando il giorno che nasceva tra le due montagne, contese da due eserciti: «Chissà se dall'altra parte ci sarà un soldato che non dorme come me?» pensavo. Istintivamente lo salutai: «Buongiorno Fritz! Bella giornata, vero?».

In effetti quella che stava nascendo era proprio una splendida giornata. Il cielo, già alle prime luci dell'alba, si presentava pulitissimo, senza alcuna nuvola: le ultime stelle si andavano spegnendo nella luce soffusa. Una mano sulla spalla mi riscosse dai miei pensieri: era la sentinella, che mi porgeva una tazza di caffè. Lo assaggiai: splendido, non ne avevo mai bevuto di così

buono e profumato. La sentinella, con fare quasi da cospiratore, mi mostrò la sua napoletana "fuori ordinanza" ed un pacchettino di caffè profumatissimo che, chissà come, era riuscito a procurarsi. La mia gioia nel bere quel nettare si trasferì a lui, un ragazzo napoletano, felice di avermi fatto piacere. Nei suoi occhi, scuri e vivi, non si leggeva traccia di paura per quello che stava succedendogli attorno: era passato dai giochi di ragazzo alla realtà della guerra senza neppure rendersene conto. Per lui quello che stava facendo era ancora quasi un gioco: in fondo aveva un pasto caldo assicurato ogni giorno e una paga, tutte cose che forse aveva soltanto sognato, nei vicoli attorno a casa sua. Solamente il sole e il mare gli mancavano veramente: per il resto era sereno.

Ritornai nella grotta degli ufficiali assaporando ancora l'aroma di quel caffè. Stavo leggendo un libro di storia, buttato sulla brandina, quando la voce del nostro cannone ci fece sentire. Corsi in postazione, per rendermi conto di quanto stava succedendo, ghiacché quella non era l'ora consueta per l'attività di artiglieria. La sentinella napoletana mi segnò un punto della montagna, porgendomi un binocolo: misi a fuoco, cercando sulla parete rocciosa dello "SLEME" qualcosa che non riuscivo a localizzare.

«La mula — gridò la sentinella — 'o ciuccio». Finalmente la vidi: era una mula bianca, carica al massimo di vettovaglie per le postazioni austriache, e i nostri cercavano di colpirla. Procedeva su un costone di roccia, tenuta per una corda da un soldato che camminava nella trincea incassata nella roccia, al di fuori della portata dei nostri occhi e delle nostre armi. Diressi il tiro per fermarla ma quella, tra il fischiare delle schegge, proseguì impassibile, fino a che sparì dietro un costone.

Nei giorni successivi, alla stessa ora, la mula bianca si rifece viva con estrema puntualità; ma mai

riuscimmo a colpirla e forse nessuno tra noi aveva veramente voglia di ucciderla. Ci eravamo quasi affezionati a quell'animale: era una presenza che in un certo senso ci rallegrava.

Poi arrivò un altro ordine del Comando: dovevo spostarmi ancora una volta essendo stato destinato come osservatore di artiglieria su una postazione del Monte Nero. Si trattava di un incarico molto noioso; dovevo infatti vedere dove andavano a finire i nostri colpi per portare le dovute correzioni. Furono quindici giorni senza infamia e senza lode. La sistemazione ricordava quella del Monte Merzli: infatti ero alloggiato anche qui in una grotta abbastanza abitabile e fortunatamente, questa volta, non sotto alla canna del pezzo di artiglieria. Anche il fatto di essere in pochi, appena tre, rendeva il soggiorno molto più confortevole, soprattutto per quanto concerneva l'igiene e i servizi; ma pure la cucina era migliore degli altri posti dato che le provviste non ci mancavano e che uno di noi tre, un soldato di Matera, da civile faceva il cuoco. Nelle sue mani, anche pochi componenti bastavano a trasformarsi in ottimi pranzetti: d'altronde l'appetito dei vent'anni non ci era stato guastato dalla guerra e l'aria di montagna non lo attenuava di certo.

Avevo fatto appena in tempo a stringere amicizia con i colleghi di postazione quando giunse l'ordine di trasferirmi nuovamente: questa volta al comando di una batteria 87 b, di bronzo, senza proiettili, che dominava l'azzurro dell'Isonzo. La postazione non aveva proiettili in quanto era una postazione civetta, di sola presenza; tanto per impaurire il nemico. Figuriamoci.

Iniziarono così i due mesi più tranquilli del mio periodo al fronte. Due mesi da vero signore durante i quali, nonostante il rumore delle scariche di artiglieria in lontananza, non feci altro che riposare, mangiare, leggere e fotografare. Non avrei mai pensato che quello

che per me era stato un semplice hobby, una passione, la fotografia cioè, avrebbe invece costituito la svolta della mia vita, che mi avrebbe fatto co-protagonista di una delle pagine più belle ed entusiasmanti della nostra storia, che mi avrebbe fatto conoscere personaggi da leggenda.

Un plico di carta giallastra

Una mattina dalla luce incredibile ero seduto su di un masso e dominavo la valle dell'Isonzo, verso la conca di Tolmino che si stendeva sotto di me. Era un vero incanto: uno di quei giorni di sole che solo in inverno ci possono talvolta essere. Era già caduta la neve, la prima neve della stagione e qua e là sul manto bianco spuntavano le macchie scure dei massi sui quali la coltre gelata non aveva fatto presa; il cielo, terso all'inverosimile, diventava bianco mano a mano che si avvicinava alla linea di terra. Mi ero portato dietro la macchina fotografica e avevo scattato già diverse istantanee di quel paesaggio di sogno.

«Signor tenente, signor tenente!». Il grido giungeva da lontano e io mi resi conto che, preso dalla foga di fotografare scorci sempre più suggestivi, mi ero allontanato troppo dalla mia postazione. A chiamarmi era l'attendente che sbucò affannato da dietro una rupe.

«Signor tenente — biascicò con la voce rotta dalla corsa — c'è un portaordini del Comando».

«Ci risiamo — pensai — è finita la pacchia!».

Alla postazione mi attendeva il portaordini; da sotto la mantellina grigioverde trasse un plico di carta giallastra, sigillato. Lo aprii con le dita tremanti, temendo chissà quale destinazione, ed ebbi invece un tuffo al cuore: il Comando Supremo cercava un ufficiale fotografo e disegnatore per organizzare la sezione fotografica dell'aviazione. Lanciai un grido di gioia,

sotto lo sguardo stupito dell'attendente e del portaordini. Mi precipitai nella baracca e feci in fretta il bagaglio, caricandolo io stesso sul mulo che mi doveva portare a Cividale del Friuli. La lunga camminata sulle mulattiere gelate mi sembrò brevissima: avevo le ali ai piedi.

Due uova ancora tiepide

A Cividale balzai sul primo treno in partenza per Udine. Sul panchetto di legno dello scompartimento appoggiai la macchina fotografica che, dato il suo ingombrante involucro, non stava sulla retina portavaligie. Dovevo essere molto magro e tremante di emozione perché una donna friulana, seduta di fronte, mi porse due uova ancora tiepide: aveva il volto segnato da una ragnatela di rughe sotto il fazzolettone di lana nera ed io pensai in quel momento a quanto il babbo e la mamma mi avevano raccontato tante volte delle donne friulane, i veri capifamiglia, in grado di «sorreggere tre angoli di una casa». La mano che mi porgeva quelle uova era sottile ed energica nello stesso tempo, una mano che aveva accarezzato e lavorato tutta la vita.

Presi quello che, per me, era un vero tesoro. Con lo spillo di una mostrina bucai i due gusci, uno dopo l'altro, e bevvi avidamente, sotto lo sguardo benevolo e materno della donna: «Chissà — pensai — avrà un figlio della mia età, in guerra», ma non osai rivolgerle la parola. Il treno, intanto, si era fermato a Udine: abbozzai un timido «Grazie, buon giorno» e balzai giù dal predellino, dirigendomi verso l'uscita.

In pochi minuti arrivai al Comando Supremo, dove ero atteso dal comandante della sezione fotografica, maggiore ing. Cesare Antilli. Salii trepidante il bianco scalone di marmo: mi faceva una strana impressione avere un soffitto sopra la testa, dopo sei mesi di baracca

o di grotta. Un piantone mi indicò dove porre tutto il bagaglio.

Il maggiore Antilli era un uomo cordiale, che mi accolse subito con benevolenza; fattomi accomodare volle che gli raccontassi un po' tutta la mia vita e i mesi di guerra. Al termine dell'esposizione mi porse una macchina fotografica formato cartolina, come la mia, e mi disse di fargli per il giorno dopo sei fotografie, in giro per Udine, cogliendo gli scorci che preferivo. Per il momento ero libero.

Uscii sulla grande piazza e mi diressi, dopo aver passato la Porta Manin, in direzione di Via Poscolle, dove abitava mia zia, che venivo a trovare ogniquale volta avevo una licenza; lì mi raggiungevano, in quelle rare occasioni, anche il babbo e la mamma. In Piazza Contarena non resistetti alla tentazione di fermarmi nell'omonimo caffè, il locale dei "signori", per fare una colazione che sognavo da tempo, con panna e pasticcini, sprofondato in una poltrona di velluto rosso. Dopodiché mi diressi verso la casa della zia facendo, come sempre, la deviazione per Piazza San Giacomo, quello che per me era lo scorcio più bello e suggestivo di Udine. Stavano smobilitando le bancarelle della frutta e della verdura: comprai delle arance, un vero lusso, e mi diressi finalmente verso la casa della zia. Suonai il campanello ed entrai nel portoncino che dava sulla strada: quando la zia vide il grigioverde della divisa nella tromba delle scale, lanciò un grido e mi corse incontro. Quella volta, purtroppo, non aveva potuto avvertire i miei genitori per la repentinità della notizia del trasferimento.

Nella stanza accanto, intanto, la donna che la aiutava nelle faccende di casa aveva preparato il letto di legno scuro, lo stesso che da bambino mi spaventava e mi affascinava nello stesso tempo per la sua altezza. In una stanza era pronta dell'acqua calda che mi permise di far un vero bagno. In un battibaleno mi lavai e mi

infilai sotto le coperte: presi sonno immediatamente.

Al mio risveglio era ormai ora di cena e fu una cena come Dio comandava, per quanto era possibile in tempo di guerra. Feci il bis di ogni cosa e poi uscii a passeggio per Udine. Quando rientrai a casa, verso la mezzanotte, mi venne in mente che dovevo presentare il giorno dopo le fotografie al Maggiore.

Con un lampo di genio mi ricordai che foto di Udine ne avevo scattate già parecchie e che dovevano trovarsi proprio in casa della zia. Per non svegliarla, rimandai tutto all'indomani mattina. In effetti, il giorno dopo, riuscii a trovare, in fondo ad una scatola di latta, un pacco di mie fotografie di diversi e caratteristici angoli udinesi.

Tre giorni di permesso

«Lei rimane a mia disposizione» disse il maggiore Antilli quando vide quelle foto. «Per ora è libero, le do tre giorni di permesso». Con le ali ai piedi corsi a casa della zia dopo essere passato all'ufficio telegrafico per dare ai miei la buona notizia: ed infatti, già il pomeriggio del giorno dopo, vidi arrivare in Via Poscolle il babbo e la mamma. Furono abbracci lunghissimi e dolcissimi; non mi vedevano da mesi. La loro gioia raggiunse l'apice quando li informai della mia nuova destinazione. Ma passarono purtroppo anche quei tre giorni.

Venni così dislocato a Oleis, vicino a Cividale, presso la squadriglia Caudron, con sede nella Villa De Marchi e con il laboratorio fotografico nella villa del conte Braida. Ero il secondo ufficiale fotografo di tutto l'esercito italiano, con il grado di tenente. Il laboratorio era stato allestito in una stanza da bagno e l'acqua corrente, necessaria per i molteplici lavaggi delle lastre impressionate e sviluppate, veniva pompata dal fiume Natisone mediante una conduttura lunga qualche chilometro; la corrente elettrica per far funzionare gli apparecchi veniva fornita da accumulatori che noi avevamo battezzato scherzosamente "balie". Villa Braida, infatti, era priva di qualsivoglia tipo di impianto. Il Comando mi aveva anche affidato alcuni soldati la cui preparazione era praticamente nulla ed i primi risultati ne risentirono decisamente. A ciò si aggiunge-

stato, sotto la mia supervisione, in un cascinale, in mezzo alla campagna veneta.

Una mattina, una splendida mattina di luglio, ero seduto a meditare sul davanzale di una finestra, godendomi i caldi raggi del sole che entravano all'interno, rendendo scottante il legno dei serramenti: stavo respirando a pieni polmoni l'aria di campagna, dopo una prolungata seduta in mezzo ai fumi degli acidi della camera oscura, quando vidi una nuvola di polvere alzarsi dalla strada che portava al cascinale. Aguzzai lo sguardo con difficoltà, cercando di ripararmi con una mano dal barbaglio del sole: era una macchina nera. Quando giunse sotto la mia finestra, nel cortile, si arrestò. Con mia grande sorpresa, da quella lussuosa *limousine*, insolita per l'esercito, scese il mio caro amico maggiore Antilli, capo della sezione fotografica del Comando Supremo.

«Zigiotti — gridò appena mi scorse nel vano della finestra del secondo piano — venga giù che le devo parlare». E accompagnò il saluto con un ampio gesto del braccio, del tutto fuori ordinanza per un militare. Risposi con entusiasmo al saluto, pur immaginando un nuovo trasferimento.

In effetti si trattava proprio di un nuovo cambiamento di sede. Ma questa volta l'ennesimo forzato trasloco mi giunse gradito. Anzi, in un primo tempo, non riuscii a credere alle mie orecchie: ero stato destinato a comandare la sezione fotografica della 87.ª squadriglia Sva alla base di San Pelagio, una frazione di Carrara San Giorgio, in provincia di Padova. Superato il primo attimo di sbigottimento corsi a dare la notizia ai subalterni e a preparare le mie cose. Intanto, nell'ampia e fresca cucina, il maggiore Antilli si ristorava con una bottiglia di vino bianco, gelato, assaggiando di tanto in tanto un salamino affettato che gli era stato portato da una contadina della fattoria, assieme a un pezzo di pane bianco. Quando scesi c'era un bicchiere pronto per me:

lo bevvi d'un fiato, rimanendo in piedi, mentre l'autista del maggiore caricava i miei bagagli sull'automobile.

«Andiamo» disse il maggiore facendo schioccare la lingua contro il palato. Uscire nella cappa di afa pomeridiana ci fu difficile. La macchina, nera e solenne, era là ad attenderci, con le portiere spalancate; contro la carrozzeria nera spiccavano le macchie vistose del lussuoso damasco giallo dei sedili; l'autista era separato dai posti dei passeggeri da un vetro.

Appena la vettura si avviò, silenziosissima anche su quella strada disagiata, chiesi al maggiore di che razza di auto si trattasse, dove erano mai andati a prenderla: con fare scherzoso il maggiore mi disse di levarmi il berretto perché quella sulla quale ero seduto era una macchina appartenuta alla famiglia reale, e più precisamente alla regina Margherita; era stata requisita per le necessità della Patria in guerra. Chissà perché, ma mi sentii onorato.

La squadriglia «Serenissima»

La 87.a squadriglia Sva, alla quale ero stato destinato, era stata fondata verso la fine del novembre del 1917 da un gruppo di piloti veneti che si trovavano di stanza alla Malpensa: parte di loro era reduce dal fronte, parte proveniva dalla Scuola di tiro di Furbara ma tutti, comunque, erano in attesa di essere destinati ad una delle squadriglie che operavano in zona di guerra.

L'idea della squadriglia era piaciuta sia al Commisario dell'aeronautica a Roma che al maggiore Capuzzo del Comando Supremo, che diedero entrambi il "placet" all'iniziativa. Facevano inizialmente parte della squadriglia: il capitano Alberto Masprone, in veste di comandante, i tenenti Aldo Finzi, Antonio Locatelli, Bruno Granzarolo ed i sottotenenti Guglielmo Vianini, Alberto Grazzini, Francesco Ferrarin, Nello Marani e Fornasari. La squadriglia venne poi divisa ulteriormente in tre sezioni al comando, rispettivamente, dei tenenti Finzi, Locatelli e Granzarolo. Tutte le operazioni e i voli rispondevano alle direttive del Comando Supremo che ne disponeva per le ricognizioni strategiche.

Gli aerei a disposizione dei piloti della squadriglia erano quanto di meglio la tecnica italiana potesse offrire in quel momento, veri e propri gioielli dell'ingegneria aeronautica: lo Sva 5, costruito dalla Ansaldo, costituiva infatti, in quegli anni di confusione e di incertezza nella scelta degli aerei da guerra, una vera eccezione.

Una brillante eccezione. Ideato e progettato dagli ingegneri Savoia, Verduzio e Rosatelli, lo Sva 5 era un biplano monoposto, nato come caccia-esploratore e successivamente destinato come ricognitore armato: le sue doti principali erano la manovrabilità, le possibilità ascensionali, la velocità di punta, l'incredibile autonomia e le possibilità di armamento (due mitragliatrici Maxim-Vickers calibro 6,5, fisse). In tal modo, con quelle straordinarie caratteristiche, poteva tranquillamente competere con successo contro tutti i caccia in dotazione al nemico, come i Berg Albatros, i Fokker, i Phoenix. Non solamente, ma era nettamente superiore sia ai caccia nostri che a quelli dei nostri alleati come lo Spad VII e XIII, il *Nieuport* bébé e l'*Hanriot Hd*.

A suffragare queste superiorità, gli Sva 5 della squadriglia avevano alle spalle un glorioso curriculum di spedizioni arditissime, tutte vittoriosamente concluse. Il 20 maggio del 1918 il capitano Natale Palli, con i piloti Palma di Cesno, Orsini e Arrigoni, partiti da Castenedolo, avevano volato fino ad Innsbruck, compiendo 500 chilometri di volo in tre ore; il giorno dopo, come non bastasse, Locatelli e Ferrari avevano raggiunto la base di Friedrichshafen, sul lago di Costanza, dove i germanici producevano i loro ben noti dirigibili Zeppelin. Anche quel giorno crollò un record: 750 chilometri in 4 ore e 15 minuti.

Pochi giorni dopo Sarti e Vanini fotografarono l'intero corso del Tagliamento e ancora Palli, il primo giugno, attraversò l'Adriatico sorvolando Zara, Sebenico e Spalato, infrangendo ogni limite: 950 chilometri in 5 ore e 45 minuti: e in meno di sei ore Locatelli giunse sul cielo di Zagabria, volando per 900 chilometri.

Conoscevo queste imprese a memoria: nomi, distanze, tempi di volo, località sorvolate. Tutti questi dati turbinavano vorticosamente nel mio cervello mentre la *limousine* che era appartenuta alla Regina mi portava "regalmente" alla base di San Pelagio. Avrei

finalmente conosciuto tutti quei meravigliosi piloti, di cui avevo tanto sentito parlare e che ammiravo per il loro incredibile coraggio, avrei lavorato per loro, avrei sviluppato le immagini riprese sopra le postazioni e le città nemiche. E avrei conosciuto anche lui, il Poeta, Gabriele d'Annunzio, che sapevo frequentatore abituale della base della squadriglia Sva in veste di comandante "spirituale".

La *limousine* nera svoltò all'improvviso in un ampio viale alberato. Le cime degli alberi si curvavano e si protendevano le une verso le altre in modo da formare una vera e propria galleria verde e fresca che riusciva a mitigare la terribile arsura di quell'estate. Le ruote facevano scricchiolare la ghiaia bianca del viale: eravamo giunti a Villa Zaborra di San Pelagio, sede della base.

Appena scesi dall'auto un inserviente munito di un carretto si impadronì di tutto il mio bagaglio e ad un cenno del maggiore Antilli si diresse svelto verso una cascina che distava poche decine di metri e dove, intuii, doveva essere sistemato il mio "regno". Il maggiore mi prese per un braccio come per scuotermi, comprendendo al volo quel mio attimo di smarrimento. Sul portone di legno un soldato scattò sull'attenti al nostro passaggio, salutando.

Era una tipica casa nobile veneta, con un grande atrio dal quale si intravedeva l'ampia cucina di pietra grigia, con le panche e il camino. Ci stavamo guardando attorno per decidere da che parte andare quando sentimmo il rumore di passi che provenivano dalla porta in fondo alla sala, dove finiva la scala che portava ai piani superiori: era il capitano Alberto Masprone, comandante della squadriglia; si diresse vivacemente verso di noi salutandoci prima militarmente e poi con una vigorosa stretta di mano. Era un pezzo d'uomo di 34 anni alto e vigoroso, con un bel paio di baffoni neri. In seguito seppi che era stato olimpionico nella squadra

italiana di lancio del disco alle olimpiadi di Atene del 1906.

«Questo sarebbe il nostro Zigiotti, il nostro occhio fotografico» egli disse al maggiore, battendomi cordialmente la mano sulla spalla. Dovevo sembrare terribilmente giovane e in effetti lo ero: i baffetti che mi ero fatto crescere non bastavano certo a cambiare la mia fisionomia o ad accrescermi gli anni, anzi.

«Venite nel mio ufficio», disse il capitano facendoci strada.

Lo seguimmo lungo un corridoio che si apriva sulla sinistra dell'atrio, fino a quando giungemmo di fronte a una scala. Una decina di gradini e arrivammo su di un pianerottolo col pavimento di tavole di legno. Dietro l'unica porta c'era lo studio del capitano: era una stanza piccola ma luminosissima ed estremamente confortevole. Una scrivania liberty, bei tappeti per terra, quadri di guerra alle pareti, assieme a ricordi, fotografie, cimeli; addossato al muro un divanetto rosso con le gambe di noce lavorate e, di fronte, due poltroncine dello stesso stile. Il capitano ci fece accomodare e chiamò il suo attendente che arrivò con un vassoio di bottiglie di liquore e bevande dissetanti: c'era anche del ghiaccio, proprio quello che ci voleva, dopo una corsa in macchina con quel caldo e quella polvere.

Dopo che il maggiore si fu servito mi versai da bere un bicchierone di sciroppo di lampone con molto ghiaccio: lo mandai giù a occhi chiusi.

«Ha domande da fare, Zigiotti?» mi chiese il capitano.

«Non mi sembra, almeno per ora — balbettai — sono troppo felice di essere qui».

«Bene, la informo soltanto che il suo laboratorio è stato allestito in un cascinale poco distante di qui, in località Terradura, una frazione di Carrara San Giorgio. La farò accompagnare lì subito. Nello stesso

stabile è stato preparato il suo alloggio, che spero sia di suo gradimento».

«Anzi, no, se mi consente, una domanda — azzardai — o meglio un enorme piacere».

«Sentiamo, dica pure» rispose il capitano Masprone.

«Vede capitano, nel laboratorio che avevo appena finito di allestire e dal quale sono stato improvvisamente trasferito, avevo a disposizione come aiutanti dei ragazzi veramente in gamba, dei veri professionisti della fotografia. Mi dispiacerebbe, adesso, abbandonarli. Quello che gradirei sarebbe di averne qui con me, anzi con noi, qualcuno, se è possibile». Presi fiato e bevvi un altro sorso di lampone.

«La cosa non dovrebbe porre dei problemi — disse il capitano chiedendo conferma con lo sguardo al maggiore — telegraferò per avere il nulla osta in merito dal Comando Supremo».

«Grazie, mille grazie» risposi.

«Bene, adesso venga a vedere il suo nuovo ambiente di lavoro e la sua nuova casa. Poi la presenterò questa sera, a cena, agli uomini della squadriglia».

Scendemmo le scale lentamente, uscendo poi all'aperto. Nel frattempo, chiacchierando, si era quasi fatta sera: l'aria era diventata più respirabile, come sempre avviene in campagna.

«Vuole fare una passeggiata o preferisce che chiamiamo l'automobile?» chiese il capitano al maggiore Antilli.

«Andiamo a piedi» fu la risposta.

Ci avviammo quindi per un viottolo di campagna, affondando con le scarpe nella terra resa molle dalla pioggia di un temporale estivo. A metà del percorso Masprone si rivolse ad Antilli e indicandomi con un cenno del capo disse «Forse è arrivato il momento di metterlo al corrente della missione».

«Missione? Quale missione?» esclamai, sbalordito

da quella parola affascinante per uno che, come il sottoscritto, non era altro che un ragazzo.

Dovevo avere una faccia veramente sciocca se il maggiore Antilli e il capitano Masprone scoppiarono a ridere, guardandomi. Ma subito tornarono seri. Fu Masprone a parlarmi.

«Lei è indubbiamente al corrente dell'attività della squadriglia e delle sue fortunate missioni oltre confine. Ebbene, il Comando Supremo, venuto a conoscenza di questa nostra attività, diciamo così, di prestigio, ci ha dato il "la" per una operazione di più vasta portata: un volo di mille chilometri...».

«Mille chilometri?», lo interruppi.

«Sì, mille chilometri con obiettivo Vienna, la capitale nemica. Sarà un volo dimostrativo, e non offensivo, per dimostrare la nostra possibilità di penetrare sul loro territorio in profondità. Sarà una lezione morale, in pratica. L'idea di questa missione sta maturando da tempo: ideatore dell'impresa è il poeta-soldato d'Annunzio, che lei certamente conoscerà di fama. Questo è tutto, o quasi. Il suo compito sarà quello di installare gli apparecchi fotografici sugli aerei che prenderanno parte al *raid*: in tal modo, avremo la testimonianza inconfutabile della nostra missione.

Rimasi un attimo senza parole.

«E non è tutto — continuò Masprone — intendo affidarle un altro incarico, di tipo ben diverso, anche se le sembrerà strano o quanto meno singolare. Lei sarà anche il direttore della mensa: questo incarico le servirà ad inserirsi meglio nell'ambiente della squadriglia».

Nel frattempo eravamo arrivati alla cascina dove si trovavano il laboratorio ed il mio alloggio. Una macchina con autista era già pronta per riportare indietro i due ufficiali.

«Ecco, lei è arrivato», disse Antilli, che fino a quel momento era rimasto silenzioso.

«Se vuole la aspettiamo a cena già questa sera, in

modo che potrà conoscere subito i piloti».

«Se non le dispiace — dissi — vorrei dare prima un'occhiata ai laboratori, farmi un bagno e andare a dormire; gli avvenimenti di oggi mi hanno un po' stancato. Verrò volentieri a pranzo domani, se per lei è lo stesso».

«Come preferisce» rispose il comandante. Salutai lui e Antilli e rimasi a guardare la loro automobile che si allontanava. Ormai cominciava a fare un po' buio; entrai nella cascina dove mi attendeva il sergente Amedeo Poggiali, un fiorentino.

Rapidamente mi condusse a fare il primo giro nel laboratorio, illustrandomi le attrezzature che avevano a disposizione e anticipandomi quelle che erano le necessità e le carenze: la cosa di cui andava più fiero era il pozzo di acqua sorgiva che andava ottimamente per il lavaggio dei negativi. Nel laboratorio, poi, era appena stato installato un ingranditore a soffietto, a luce naturale: si trattava di un imponente macchinario, lungo un metro e mezzo, che utilizzava telai da cm 40 x 40 e che era dotato di un discreto obiettivo: per fare scorrere i telai vi era, sui due lati, una lunga cremagliera. Purtroppo non era certo il meglio a disposizione sul mercato, dove già erano disponibili ingranditori a luce artificiale ed il lavoro si presentava perciò, in quelle condizioni, parecchio empirico e sicuramente di grande pazienza.

«Ma c'è un'altra sorpresa che le mostrerò solo domattina» disse il sergente. Ero troppo stanco per obiettare qualche cosa o per controbattere e quindi me ne andai a dormire.

La mia stanza era decisamente la più confortevole che avevo avuto in dotazione fino a quel momento, arredata con mobili di buona fattura. Nonostante la stanchezza, però, non dormii bene quella notte; le tante, troppe novità della giornata mi avevano messo addosso una strana forma di eccitazione, per cui stentai a lungo prima di prendere sonno.

A svegliarmi fu un magnifico sole che filtrava dalle tendine bianche — mi ero dimenticato di chiudere i battenti la sera prima — ed insieme alla luce, che mi feriva gli occhi, mi colpì un acuto e meraviglioso profumo di caffè: a portarmelo era il mio attendente. Il soggiorno a San Pelagio si presentava sotto i migliori auspici.

Mi lavai nel piccolo lavabo di metallo smaltato, con acqua fresca proveniente dal nostro pozzo, per svegliarmi meglio. Mi vestii in fretta: ero troppo ansioso di vedere la sorpresa di cui mi aveva parlato Poggiali la sera prima.

Poggiali, infatti, mi attendeva nel cortile, con la faccia di chi non ce la fa più a mostrare qualche cosa di segreto e di eccezionale.

«Di qua, mi disse, da questa parte». E si diresse verso una specie di rimessa, dove normalmente dovevano trovare posto i carri agricoli. Armeggiò un po' attorno al grosso lucchetto e finalmente aprì i battenti del pesante portone. Dentro, illuminato dalla luce che filtrava dalle alte finestrate, c'era un laboratorio fotografico autotrasportato, uno dei due in dotazione del nostro esercito; erano stati acquistati in Francia e ne avevano mantenuto il classico colore azzurro. Avanzai quasi incredulo nell'androne. L'automezzo trainante era un Delage da 60 Hp in grado di raggiungere, con il rimorchio — così mi assicurò il sergente — la velocità di punta di ben 60 chilometri orari. Aveva ruote di gomma piena, trasmissione a catena, cambio a quattro velocità più retromarcia e, sulla fiancata, era rimasta la scritta in francese: "Aviation militaire - Voiture photographique n. 97".

Non riuscii a trattenermi dalla tentazione di balzare al posto di guida. C'era un sedile unico, in grado di ospitare tre persone; davanti niente parabrezza: in caso di pioggia era disponibile una finestratura pieghevole in celluloide.

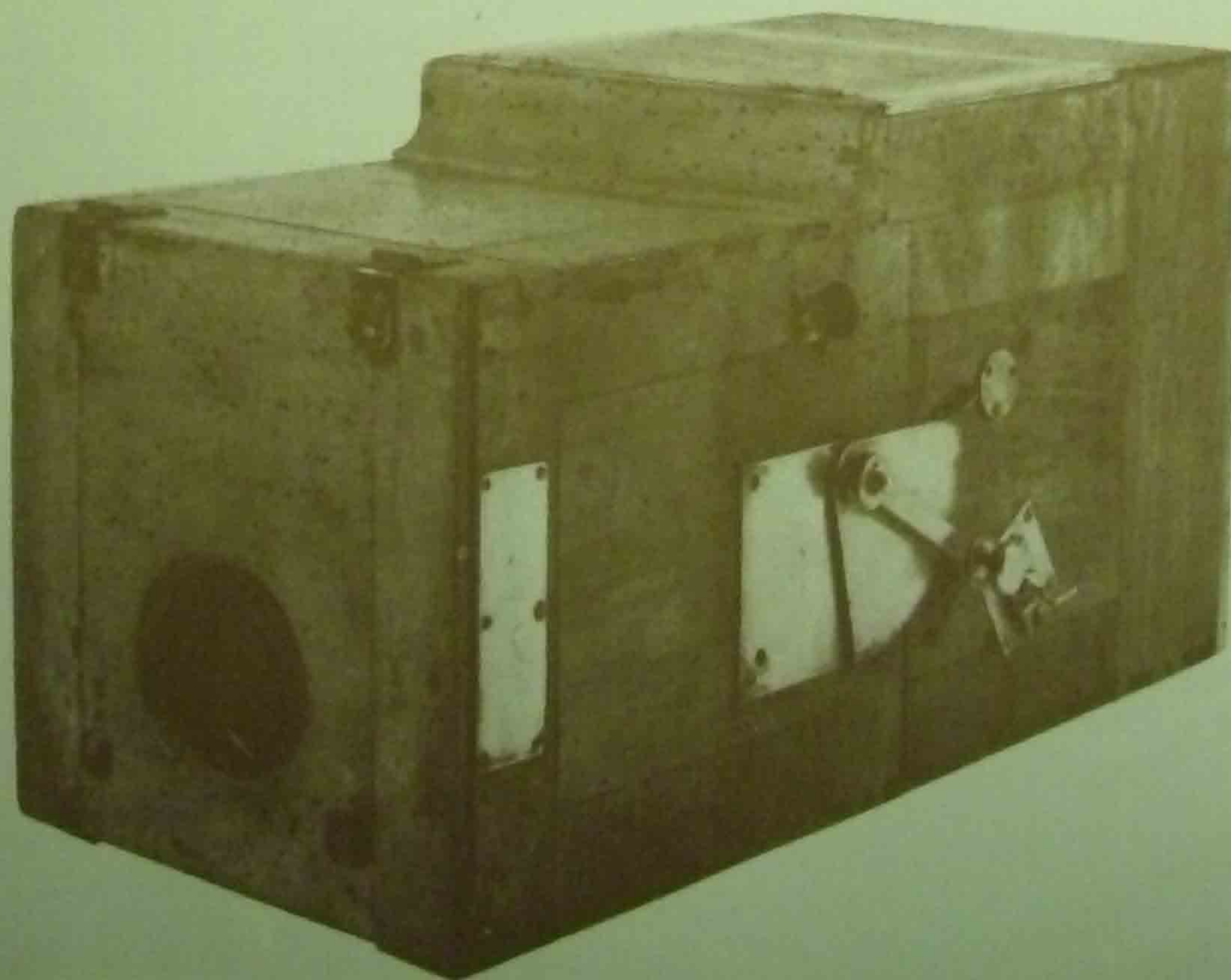
Michelangelo Zigiotti in divisa di tenente e, all'epoca, capo del Servizio fotografico della 87/a Squadriglia «La Serenissima».



In alto: Maggio 1916, l'allora tenente Michelangelo Zigiotti fotografato a cavallo nella campagna di Rubignacco (UD).

In basso: L'apparecchio fotografico «Lamperti e Garbagnati» che fu montato sullo S V A 5 del Cap. Natal Palli; misurava cm 49 × 25.5 × 21.5.

Nella pagina accanto: Caricatura del Ten. Michelangelo Zigiotti con dedica dell'autore Ten. Nello Marani.





L'Autore
per Michelangelo Zilli, con
acuta nostalgia della nostra
ormai lontana giovinezza!
Am. Uello Marzani

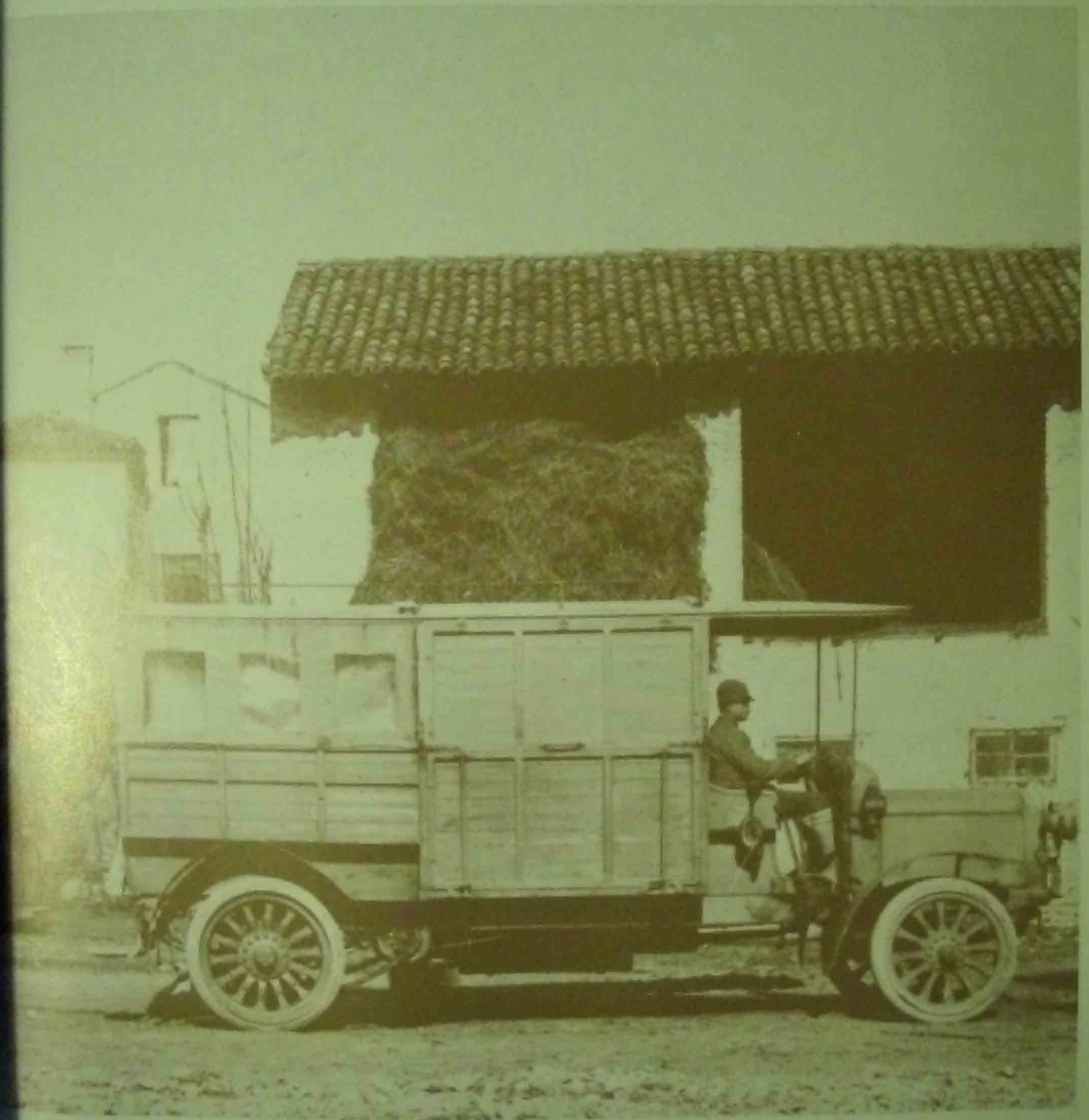
13-12-68

Il laboratorio fotografico autotrasportato dell'87/a Squadriglia . Autocarro marca «DELA-GE» da 60HP, velocità 60 km/h, 4 marce. Rimorchio a 4 ruote attrezzato a laboratorio foto- grafico.

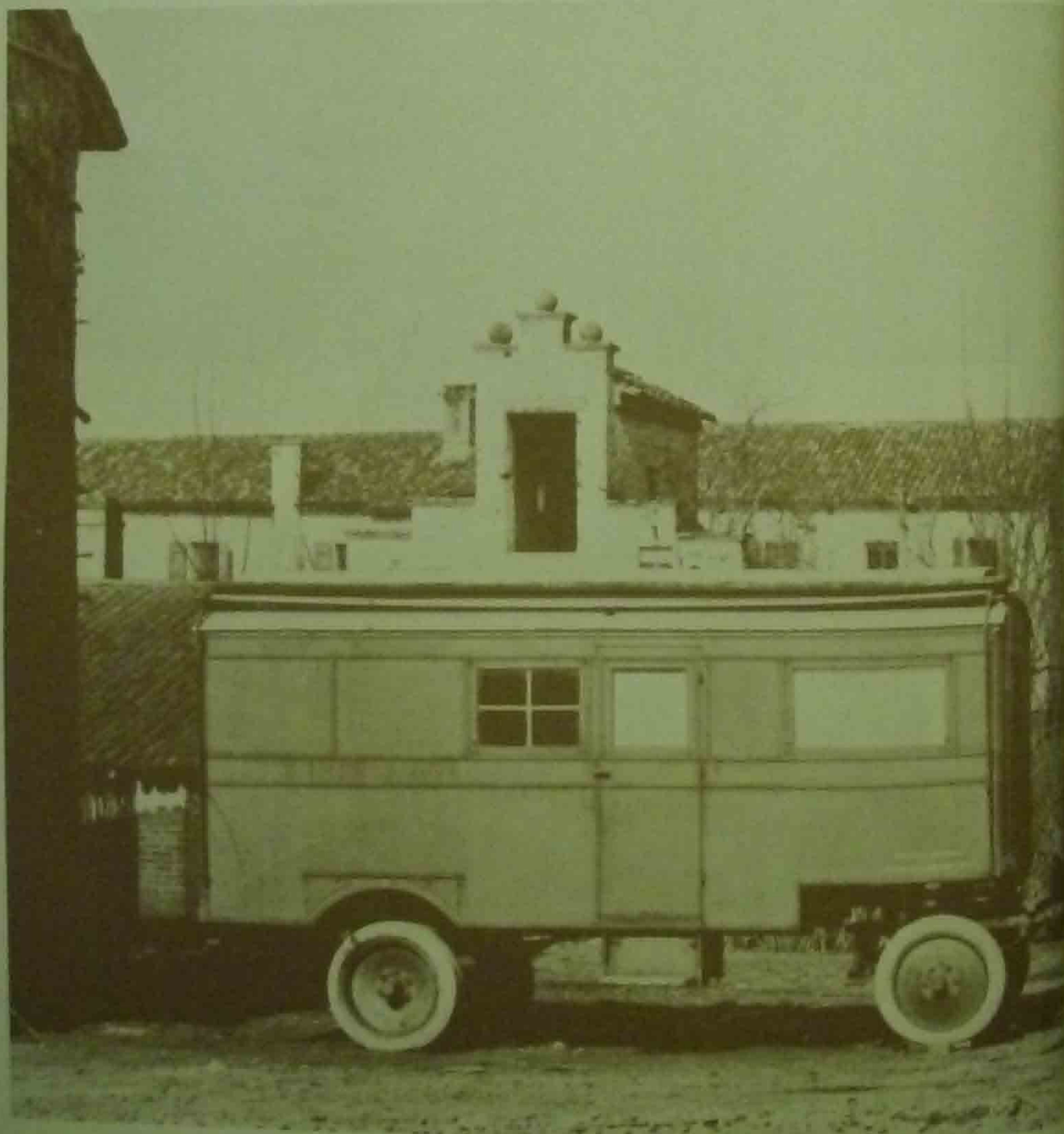


Nella pa
Sopra, v
Sereniss
S. Pelagi
tamente

Nelle pagine seguenti:
Sopra, veduta attuale del Castello di S. Pelagio (PD) ex sede della 87/a Squadriglia aerea «La Serenissima», ora trasformato in Museo dell'aria. Sotto, a sinistra, campo d'aviazione di S. Pelagio nel 1918 e veduta degli SVA davanti agli Hangar; a destra, lo SVA biposto appositamente modificato per poter ospitare Palli e D'Annunzio, sul campo di S. Pelagio.

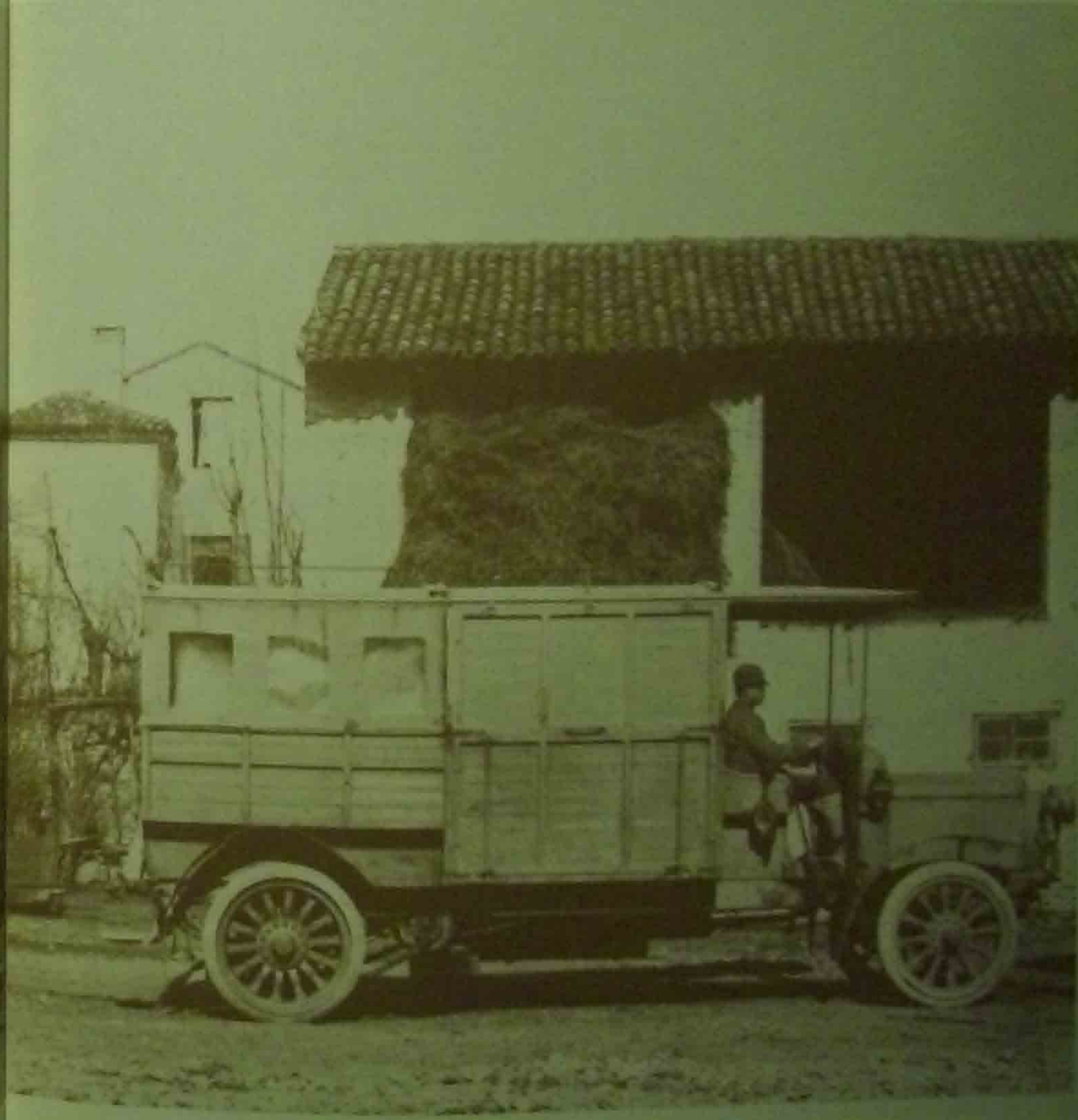


Il laboratorio fotografico autotrasportato dell'87/a Squadriglia. Autocarro marca «DELA-GE» da 60HP, velocità 60 km/h, 4 marce. Rimorchio a 4 ruote attrezzato a laboratorio fotografico.



Nelle pagine seguenti:

Sopra, veduta attuale del Castello di S. Pelagio (PD) ex sede della 87/a Squadriglia aerea «La Serenissima», ora trasformato in Museo dell'aria. Sotto, a sinistra, campo d'aviazione di S. Pelagio nel 1918 e veduta degli SVA davanti agli Hangar; a destra, lo SVA biposto appositamente modificato per poter ospitare Palli e D'Annunzio, sul campo di S. Pelagio.





S. Pelagio. Il leggendario SVA 5, ricognitore armato; queste le sue caratteristiche: motore, SPA da 250 cv - autonomia, 3 ore - apertura alare, m 9,18 - lunghezza m 8,1 - peso, kg 665 - salita a m 3.000, in 8' - armamento, due mitragliatrici fisse MAXIM — VICHERS cal. 6.5. Gli aerei del volo su Vienna vennero muniti di serbatoi supplementari.



In questa pagina:

Sopra, Gabriele D'Annunzio esamina il suo SVA prima della partenza per Vienna. Sotto, fotografia con dedica autografa del Cap. Natal Palli con il Ten. Zigiotti sul campo di S. Pelagio.

Nella pagina seguente:

Sopra, parte della fiancata dello SVA 5 del Ten. Aldo Finzi, su cui è raffigurato il Leone di S. Marco, simbolo della «Serenissima». Sotto, distintivo dello SVA di D'Annunzio e Palli, disegnato dal pittore Guido Marussig: il Leone di S. Marco è raffigurato con il Vangelo chiuso, la spada in una zampa e il motto, in latino, «Il Leone torna a ruggire».



il Leone
o e Palli
gelo chius



Da sinistra a destra, dall'alto in basso: Cap. Alberto Masprone, comandante e fondatore della 87/a. «La Serenissima», dal 1° settembre 1918. Per avaria meccanica, atterrò subito dopo il decollo. — Ten. Giordano Bruno Granzarolo — Ten. Aldo Finzi; — Ten. Giuseppe Sarti; per avaria meccanica fu costretto ad atterrare a Wiener Neustadt il 9 agosto 1918.



Da sinistra
ce parte del
Ten. pilota

Da sinistra a destra, dall'alto in basso; Ten. Antonio Locatelli — Ten. Francesco Ferrarin, fece parte della formazione del volo su Vienna ma dovette rientrare per noie meccaniche — Ten. pilota Piero Massoni — Ten. Vincenzo Contratti, rientrò per noie meccaniche.



Ten. pilota Ludovico Censi.



Sottotenente
sull'Adria

Sottotenente Girolamo Allegri, detto «fra' Ginepro», in tenuta di volo speciale per missioni sull'Adriatico; da notare il salvagente e i pantaloni corti.



La rotta seguita dalla Squadriglia nel volo di andata e nel ritorno da Vienna.



Nell'automezzo, alle spalle di quel sedile, c'era un cassone, completamente chiuso; vi era sistemato il gruppo elettrogeno, assolutamente indispensabile per garantire l'illuminazione e nel fondo era stato ricavato il posto per trasportare, su due panchine laterali, anche sei persone. A tale automezzo era agganciato e veniva trainato un "rimorchio" che era attrezzato, nella parte in fondo, a studiolo, con tavoli e cassettiere, dove era possibile disegnare, tagliare e montare le fotografie.

Nella parte anteriore c'era il laboratorio vero e proprio con camera oscura, illuminazione bianca, rossa e gialla, un perfetto bromografo per la stampa diretta, una bilancia di precisione e un armadio per i prodotti chimici. L'impianto era completato da un serbatoio d'acqua della capacità di 90 litri e da due ventilatori, uno per aspirare l'aria e uno per refrigerare l'ambiente.

Io feci un attento ed entusiasmante sopralluogo di tutto e quindi uscii all'aperto, nel sole. Vuoi per il fatto che mi ero svegliato piuttosto tardino, vuoi per il fatto che il tempo era volato nella visita al laboratorio mobile si era fatta ormai quasi ora di pranzo: mi diressi dunque a piedi, attraverso i campi, ripetendo a ritroso la strada che avevo fatto la sera prima con i miei superiori.

Camminando, mi ricordai che non avevo avvertito i miei di questo ennesimo trasferimento. Quando giunsi alla base trovai il capitano che mi attendeva in cortile con la macchina, per recarsi alla mensa. Gli chiesi della possibilità di telegrafare, per avvisare i miei.

«Già fatto ieri», fu la strabiliante risposta. Lo ringraziai e salii sull'auto, un'automobilina a due posti che serviva per gli spostamenti per e dalla base, che era distante circa due chilometri. Per i piloti c'era invece una camionetta, appositamente riservata.

«Ci stanno già aspettando» disse Masprone, prendendo il volante ed avventurandosi in una strada bianca, attraverso i campi. In lontananza si intravede-

vano le sagome degli *hangars* e nell'aria, in alto, si muoveva il "segnale" di direzione del vento.

Era quasi giunto il momento di fare la conoscenza con i componenti della squadriglia e mi colse un attimo di panico; quasi non mi sentivo all'altezza del compito che mi era stato affidato per quella importante missione. Avrei voluto tornare indietro, rinunciare: avevo un peso sullo stomaco, come se avessi dovuto sostenere un esame.

Ormai eravamo arrivati. La macchina si fermò davanti ad uno degli *hangars* dove, in un lato, era stata organizzata la sala mensa. Già! Mi ero quasi dimenticato della mensa: adesso avevo anche quel pensiero; chissà chi aveva avuto la brillante idea di quel servizio! Con le esigenze che dovevano avere quei piloti, tutti, in un modo o nell'altro, delle primedonne!

Masprone mi spinse avanti. Entrammo: i piloti della squadriglia stavano chiacchierando in capannello, sorreggiando qualche cosa da lunghi bicchieri. Quel "qualche cosa", lo seppi in seguito, era champagne, una vera e propria "sciccheria" introdotta negli usi della squadriglia dal capo spirituale Gabriele d'Annunzio, che quanto a vita raffinata non aveva rivali.

Il capannello si sciolse al nostro ingresso e tutti vennero verso di me. Il comandante fece le presentazioni: come un automa ripetei il mio nome e il mio grado a tutti, salutando militarmente. Venni accolto da una salva di risate; le regole all'interno del gruppo erano ben diverse: disciplina e gerarchia sí, ma senza eccessi. I saluti militari vennero perciò sostituiti da vigorose strette di mano e amichevoli pacche sulle spalle. Arrivò anche per me un calice di champagne, accompagnato da un brindisi di benvenuto in mio onore.

La sala mensa, allestita in un angolo dell'*hangar*, era stata resa accogliente con un ricercato lavoro di carpenteria: le pareti, rivestite in legno, erano rese vivaci dalle caricature dei piloti, tutte opere del tenente

Nello Marani. Ogni pilota aveva un suo tavolino separato: i singoli tavoli erano disposti a ferro di cavallo. Al centro sedevano il comandante Masprone, il tenente Ferri, che era l'amministratore della squadriglia, e il sottoscritto. Chiesi il perché della strana soluzione dei tavoli singoli al capitano.

«La scelta, o l'idea, è stata del capitano Palli — mi disse — perché durante le ore dei pasti non sorgano discussioni che li possano guastare. Questi grandi uomini, che lei vede qui riuniti — continuò alzando la voce, per farsi sentire da tutti — sono a volte come tante galline in un pollaio che si beccano tra loro. Più di una volta le discussioni sono anche trascese e ne è andato di mezzo qualche pezzo dell'arredamento. In questo modo evitiamo gli scontri.

Presi posto vicino al comandante. Il pranzo era eccellente e servito con rapidità e precisione dai camerieri in giacca e guanti bianchi. Masprone me li presentò ad uno ad uno, mano a mano che si avvicinavano al nostro tavolo: sarebbero stati tutti alle mie dipendenze, da quel momento in poi. Terminato il pranzo, infatti, mi fecero passare nella cucina, dove conobbi il cuoco della squadriglia e il resto del personale.

«Il suo compito — mi disse il comandante — sarà quello di curare gli approvvigionamenti, impostare il menù di ogni giorno, dirigere la cucina e seguire l'andamento del servizio. L'incarico le è stato dato sia per la fiducia dimostrata nei suoi confronti dall'amico Antilli, sia per il fatto che, mentre i piloti sono in volo, lei è l'unico ufficiale che sta, per così dire, fermo; anche se ovviamente il suo primo lavoro, qui, sarà ed è quello del settore fotografico».

Uscimmo all'aperto. Il silenzio della campagna veneta adesso era rotto dal rombo dei motori degli Sva che stavano scaldandosi per il volo pomeridiano. «Venga Zigiotti — disse Masprone — le mostro le

apparecchiature fotografiche in dotazione sugli aerei. Così comincia a prendere confidenza».

«Ma — obiettai — non stanno levandosi tutti in volo proprio adesso?».

«Sì, ma uno degli apparecchi è in un *hangar* per dei controlli meccanici e così è a sua disposizione per tutto il pomeriggio affinché lei se lo possa studiare con tutta calma. Ci rivediamo a cena e buon lavoro».

A un suo cenno, nel frattempo, si era avvicinato un ragazzo con la tuta da meccanico che si asciugava come poteva le mani sporche di grasso, con uno straccio ancora più sporco. Aveva un'aria vivace e intelligente: si chiamava Giulio, mi disse, dopo avermi salutato portandosi una mano alla fronte, di scatto.

«Riposo, riposo — dissi — piuttosto, accompagnami all'*hangar*, sono curioso di vedere sistemare le macchine con le quali avrò a che fare». Nel frattempo tutti gli altri aerei della pattuglia si erano levati in volo: li avevo seguiti con la coda dell'occhio, mentre mi accomiatavo dal comandante Masprone.

Nell'*hangar* regnava quello che si dice un pittoresco disordine che, senza dubbio, era da imputare a Giulio; ma in quel *bailamme* di attrezzi, fili, cavi, pezzi di legno, bidoni di benzina, il ragazzo se la cavava egregiamente, trovando sempre al primo colpo l'utensile che in quel momento gli serviva, infilando il braccio sotto un mucchio di mille altre cose. Lo Sva era stato praticamente smontato in ogni suo pezzo e sembrava un paziente in camera operatoria.

Facendomi strada tra i pezzi di ala e fusoliera, Giulio mi condusse alla nicchia dove erano state sistemate le due macchine fotografiche. Al pensiero dell'importanza di quel volo venni colto ancora una volta dal panico, pensando di non essere all'altezza dell'incarico: in fondo, se gli altri erano piloti eccelsi, per i quali il volo non avrebbe costituito un grosso problema, io potevo mandare a monte tutto. Se le macchine fotogra-

fiche avessero fatto cilecca, o se fossero state sistemate male, tutto sarebbe stato inutile: il rischio corso dai piloti e dai loro mezzi meccanici, il lavoro di tanti giorni, anzi, di tanti mesi. Alla riuscita dell'impresa era infatti necessario un valido resoconto di immagini, a testimonianza perenne del volo su Vienna: la macchina fotografica doveva quindi essere fissata nella posizione ottimale e doveva poter operare nelle migliori condizioni, tenendo conto delle inevitabili vibrazioni alle quali gli apparecchi sarebbero stati sottoposti.

Mi misi subito al lavoro per cercare di dimenticare la paura. Tolsi la giacca militare ed infilai una tutà abbandonata su un cassone. Il problema che mi si presentava non era facile, tutt'altro: dovevo infatti immedesimarmi nelle condizioni di guida del pilota, impegnato a seguire la rotta, a leggere gli strumenti di controllo, a sfuggire, magari, ai tiri della contraerea nemica. Il suo impegno nell'azionare la macchina fotografica avrebbe dovuto essere minimo, mediante una semplice leva; per il resto, la macchina avrebbe dovuto fare da sola ed il mio compito era appunto quello di metterla nelle condizioni di poterlo fare. In questo modo passai alcune notti sul tavolo da disegno, a progettare sistemi di leve e tiranti che poi andavo a realizzare nell'*hangar* con l'aiuto di Giulio.

Lo champagne del Poeta

La mia giornata era davvero piena: al lavoro del laboratorio e a quello della progettazione, si aggiungeva quello, non certo meno complicato e difficoltoso, di dirigere la mensa. Alla difficoltà di accontentare i piloti della squadriglia, quasi tutti tipi molto difficili, si aggiungeva infatti quella, "sovraumana", di assecondare tutti i desideri (o i capricci?) del comandante d'Annunzio.

Ero al campo da pochissimo tempo quando un giorno, non appena ci eravamo seduti ai tavoli della sala mensa, il Poeta fece il suo ingresso. Piccolo, magro, scattante, nervoso aveva il cranio quasi completamente calvo, lucido come una palla di biliardo e la bocca, molto piccola, era atteggiata ad un sorriso mefistofelico, accentuato da un abbozzo di baffetti: il taglio della sua divisa era impeccabile, anche se decisamente fuori ordinanza. Masprone si diresse verso di lui di scatto, mentre i piloti della squadriglia lanciavano un "hurrà" al suo indirizzo: era stato lui a pensare e volere quella spedizione che stavamo preparando. E non avrebbe potuto essere stato altro che lui.

Il comandante della base, sempre tenendo d'Annunzio per il braccio, lo condusse da me.

«Questo è il tenente Zigiotti — disse Masprone, presentandomi al Poeta — è responsabile del servizio mensa, ma il suo lavoro più importante, quello per il

quale veramente è stato trasferito a questa base, è quello del servizio fotografico. Le sue precedenti prestazioni, in alcune compagnie e in altre missioni, ne fanno un elemento prezioso, anzi insostituibile».

«Mi complimento con lei» mi disse d'Annunzio, tenendomi la mano. Impacciato, risposi al saluto. Aveva una stretta energica, da far scricchiolare le ossa, nonostante la mano fosse piccolissima.

Lo feci accomodare al suo solito posto, che veniva tenuto sempre preparato, al tavolo del comando: le sue apparizioni, infatti, erano improvvise e imprevedibili, coerentemente con lo stile del personaggio. Durante il pranzo sedetti accanto a lui: mi chiese da dove venivo, quanti anni avevo, in quali zone ero stato in precedenza, quali erano le mie ambizioni.

Era un uomo piacevolissimo nella conversazione; parlava un italiano perfetto, senza inflessioni o particolari cadenze dialettali.

«Avete abbastanza champagne?» mi chiese ad un certo punto.

La domanda mi colse di sorpresa.

«Cosa?», replicai.

«Champagne — ripeté — quanto ne è rimasto in cantina?».

«Vado subito ad accertarmene» risposi, e corsi via, dietro le cucine, a contare le bottiglie: ne erano rimaste soltanto sei.

«Solo sei» ripeté d'Annunzio fra sé e sé, frugandosi in una tasca della sua splendida giacca militare: ne trasse un grosso pacco di banconote, sfilò una carta da mille lire e me la porse.

«Questo è per lo champagne, è l'unico vino che riesco a bere pasteggiando: anzi, è l'unica bevanda che riconosco».

«Ma mi raccomando, che sia esclusivamente Piper, bevo solo quello. Probabilmente farà difficoltà a trovarne a Padova o nei dintorni: per essere sicuro di trovarne in sufficiente quantità dovrà fare ogni tanto dei viaggetti a Milano».

«A Milano? — esclamai cercando di non essere scortese — ma non ho la macchina!».

«Per questo non si preoccupi — rispose — ogni qualvolta le potrà servire me lo faccia sapere, gliene manderò una delle mie».

E quello fu l'inizio di una lunga serie di viaggi avventurosi, che feci a bordo di una potentissima "spider" rossa di proprietà del poeta-soldato: San Pelagio-Milano e ritorno, carico di champagne, facendo attenzione a non prendere buche o sassi col rischio di rompere qualche preziosa bottiglia.

La vita al campo proseguiva intanto tranquilla, senza grosse variazioni al programma della giornata tipo. Io non avevo comunque certo il tempo di annoiarmi, date le innumerevoli incombenze che mi erano state affidate. Un diversivo, ogni tanto, era costituito dalle "puntate" che facevamo tutti noi, piloti e non piloti della squadriglia a Padova, dove eravamo attesi da d'Annunzio.

Il luogo di ritrovo era il caffè Pedrocchi; il locale era una vera e propria calamita. Seduti ai tavolini che dominavano la piazzetta prospiciente il caffè, stavamo delle ore a sentire il poeta arringarci con i suoi affascinanti discorsi, con il suo eloquio raffinato, con le sue immagini ardite, con i suoi progetti fantasiosi e trascinati.

Molto di frequente, attorno ai nostri tavoli, si radunavano capannelli di curiosi che avevano riconosciuto l'inconfondibile fisionomia del poeta-soldato, che arrivava puntuale da Venezia, dove abitava in quel periodo. Quando ormai le prime ombre della sera cominciavano a calare, si ripartiva tutti per tornare alla base, dove ci attendeva la cena: io ero sempre il primo a muovermi, almeno mezz'ora prima, per controllare che tutto fosse preparato a puntino.

L'idea del folle volo

Intanto i giorni passavano e l'appuntamento con quello che ormai tutti chiamavano "il folle volo" si avvicinava inesorabilmente. Era stato d'Annunzio a volere fortemente quella missione: l'idea gli era nata subito dopo essere rientrato da un volo su Trento, compiuto sul biposto "Farman" della 9.a squadriglia, pilotato dal comandante Ermanno Beltramo, nel settembre del '15.

«*Donec ad metam: Vienna*» erano state le prime parole del Poeta, pronunciate con l'abituale enfasi, appena si era sciolto da sotto il mento il laccetto del casco di pelle. E quella non era rimasta una frase destinata a perdersi nel vento dell'aerobase di Campoformido: l'anno successivo il Poeta abruzzese la riprese sotto altra forma, ma ugualmente esplicita, nella "Licenza" che accompagnò il suo volume "La Leda senza cigno".

Scrisse il Poeta: «*Si parla di apparecchi, di camerati, di capi, di fortuna, di sfortuna. Si guarda la distanza tra Campoformido e Vienna: il nostro sogno. Per l'altro il colonnello Barbieri a Pordenone dimostrava l'impossibilità di compiere l'impresa con un Caproni da trecento cavalli. Si discute, si persiste, si vuole, si spera*».

Le parole del Poeta erano state sufficienti per infiammare gli animi di tutti gli aviatori italiani e di tutti i patrioti, anche se le autorità centrali ancora nicchiava-

no, giustificandosi dietro insuperabili difficoltà tecniche, dubbi e perplessità di ordine politico.

Fu come sempre una considerazione di carattere diplomatico che fece saltare il "placet" del Comando Supremo, quando ormai sembrava cosa fatta, dopo il felice esito di un volo dimostrativo di prova, di 1.000 chilometri, compiuto nel settembre del '17 da un Caproni 4145 guidato dal capitano pilota Maurizio Pagliano. Sull'aereo, assieme a lui, al tenente pilota Luigi Gori, al sottotenente osservatore Giobatta Pratesi vi era anche il capitano di cavalleria Gabriele d'Annunzio: l'itinerario percorso fu La Comina (Pordenone), Venezia, Milano, Novara, Milano, Venezia, Campoformido, La Comina, in un tempo record: 9 ore e 13 minuti.

L'idea sembrava dunque destinata quasi a rimanere irrealizzata. Ma il pepe, la "fregola", che una missione così ardimentosa metteva addosso, aveva pervaso in maniera ormai definitiva i piloti della squadriglia "Serenissima"; la convinzione di avere in mano i migliori aerei del momento — gli Sva appunto — e le continue arringhe di d'Annunzio avevano fatto centro. Le missioni su Trieste, Innsbruck, il lago di Costanza, Pola, Zara, Spalato, furono i biglietti da visita di quel gruppo di piloti straordinari.

Alla fine il Comando capitò e concesse il nulla-osta alla spedizione, sotto forma di Ordine di operazione n. 68.

Il capitano Masprone giunse in sala mensa di corsa, piuttosto affannato, cosa che non era normale per un tipo come lui, sempre sicuro e padrone dei suoi nervi: aveva in mano un foglio di carta giallina, come quelli che giungevano dal Comando Supremo. Ormai avevo imparato a riconoscerli a vista dopo tutti i trasferimenti che mi avevano fatto fare e che arrivavano sempre inattesi, stampati inequivocabilmente e irrevocabilmente su quei fogli di carta paglierina.

Masprone sbatté con violenza la porta dietro le sue spalle, facendo sobbalzare tutti i piloti che erano impegnati ai tavoli in partite a carte o a scacchi. Mancava ancora qualche ora per il pranzo e quella mattina non avevano volato per via del tempo, le cui condizioni da alcuni giorni erano proibitive, con violenti e improvvisi temporali.

Palli alzò lentamente la testa dal tavolo dove aveva aperto il "Corriere della Sera": i suoi occhi cercarono quelli di Masprone e prima che il capitano leggesse il contenuto del foglio lo sguardo di quel giovane, ma già grande pilota, si illuminò di una gioia molto composta. Io me ne accorsi perché avevo imparato a conoscere molto bene Palli, che reputavo senza dubbio il migliore all'interno della squadriglia per serietà e bravura: era una spanna sopra gli altri sia come uomo che come pilota.

«Statemi a sentire, ragazzi — disse Masprone — questa volta ce l'abbiamo fatta, il Comando si è convinto a darci il nulla-osta». Le sue ultime parole furono sommerse da un coro di "hurra" gridato a pieni polmoni. Anche i camerieri e i cuochi, sentita l'animazione, fecero capolino dal retro con le posate bagnate in mano, chiedendo dapprima cosa fosse successo e accomunandosi poi alla nostra gioia appena informati: anche loro, in fondo, facevano parte della stessa famiglia e partecipavano alle gioie e ai dolori comuni.

Quando l'entusiasmo verbale si fu placato il capitano Masprone cominciò a leggere il documento del Comando Supremo: intorno a lui si era fatto un silenzio irreale, non si sentiva neppure respirare.

«...il giorno X (sta per 10), alle ore 5 e 15 la 87.a squadriglia aeroplani eseguirà un volo sulla Capitale austriaca, Vienna. Il volo avrà carattere strettamente politico e dimostrativo: è quindi vietato recare qualsiasi offesa alla città.

Formazione: all'azione parteciperanno 11 unità

dell'87.a Squadriglia, suddivise in due pattuglie in formazione a triangolo, con i rispettivi capi pattuglia in testa. Le due pattuglie, con il Comandante del nucleo in testa alla prima, si seguiranno in linea di fila, e la seconda navigherà ad una quota di circa duecento metri superiore a quella che la precederà. Compatibilmente con le esigenze di volo, il vertice della seconda pattuglia starà sulla base ideale del triangolo, formato dalla 1.a pattuglia. I velivoli saranno numerati progressivamente dal n. 1 al n. 10: quello del Comandante del nucleo sarà senza numero.

Rotta: Per l'andata: San Pelagio, Foci del Livenza, Cividale, Tricorno, Klagenfurt, Monte G. Sanalpe (2.081 metri), Bruck, Murzthal (valle di Murzt). Per il ritorno: puntare a S.S.O. tenendo per direttiva la ferrovia Vienna-Graz-Trieste, in guisa da raggiungere l'Adriatico su Grado, seguendo poi la costa fino a Venezia, per una rotta a 7 km a Sud della costa.

Prescrizioni: Il Comandante si assicurerà che tutti i piloti conoscano la rotta, i principali punti di riferimento, ed inoltre abbiano prese le precauzioni secondo le prescrizioni vigenti. La navigazione sarà eseguita alla velocità di 160 km circa all'ora per non sovraccaricare i motori. La formazione e la compattezza del nucleo dovrà essere mantenuta all'andata, sull'obiettivo e al ritorno. Dovranno quindi essere evitati i combattimenti con aerei nemici, valendosi dell'eccesso di velocità di cui gli apparecchi dispongono. Il Comandante del nucleo ed i due capi pattuglia saranno muniti di pistola "Very" con sufficiente scorta di cartucce fumogene per fare segnali precedentemente concordati affinché la manovra dei motori, per l'acceleramento o il rallentamento, avvenga contemporaneamente, mantenendo così inalterata la formazione prescritta. Tutte le unità abbiano a bordo mezzi per la distruzione dell'apparecchio in caso di bisogno.

«Seguono poi alcune disposizioni pratiche e secon-

darie sul lancio dei manifestini — disse Masprone — ma le voglio evitare, almeno in questa sede, per non tediarvi, dato che vedo già l'impazienza dell'azione sui vostri volti. Il documento, comunque, si conclude così».

«Con questo "raid" l'ala d'Italia affermerà la sua potenza incontrastata nel cielo della Capitale nemica. Sarà vostro duce il Poeta animatore di tutte le fortune della nostra razza. Questo annuncio sia il fausto presagio della Vittoria!».

L'ultima frase fu accolta con un triplice "hurrah". Era il 29 luglio.

Un'attività frenetica

I due giorni successivi all'annuncio che tanto avevamo atteso furono caratterizzati da una attività frenetica: ognuno di noi, alla base, dallo sgattero della cucina al primo dei piloti della squadriglia fino al comandante d'Annunzio, era conscio della grande impresa che sarebbe stata compiuta a distanza ormai di poche ore. In quei due giorni il livello del menù non fu certo uno dei migliori, dato che gran parte delle mie giornate e delle mie notti le passai a controllare e ricontrollare fino all'esaurimento le attrezzature fotografiche: sapevo bene che, da quella testimonianza inoppugnabile, sarebbe derivato il successo completo della missione.

Appena finivo di rimontare una delle camere, stretto e mezzo anchilosato nell'angusto spazio della carlinga, sgusciavo fuori per asciugarmi il sudore che mi colava abbondantemente giù dal collo, dalle ascelle, da ogni poro della pelle; ma subito mi fermavo, con la mano a mezz'aria, mi passavo lo straccio sporco di grasso sulla fronte, sporcandola sempre più di nero, e mi rinfilavo nel budello della carlinga. Ogni volta era la stessa cosa: il dubbio che questo o quel pezzo non potesse funzionare una volta in volo; «in effetti è un po' usurato — mi dicevo — è meglio che lo cambi».

«Passatemi la chiave più piccola!», gridavo, con voce soffocata, ai meccanici che ormai non sbuffavano

nemmeno più ai miei prolungamenti di orario che anzi, più che prolungamenti, furono dei veri e propri orari ininterrotti.

Durante il lavoro, nella foga di stringere un bullone, urtai con il dorso della mano contro un bullone tagliente e mi ferii; il sangue zampillò abbondantemente e dovetti uscire dolorante dalla carlinga.

«Tenente, cosa si è fatto?» mi gridò l'attendente che mi aspettava paziente, seduto su di un bidone di carburante.

«Non è niente, non è niente — tagliai corto, tampinandomi la ferita con l'unico fazzoletto pulito che avevo fortunatamente in tasca — ma per stasera basta, riportami agli alloggi».

Al mio arrivo l'attendente mi costrinse a passare dal medico, per farmi disinfettare e medicare il taglio; in effetti, con tutto quel grasso e quella morchia, mi sarebbe potuta venire anche un'infezione ed era un lusso che, in quei momenti, non mi potevo certo permettere.

Mi lavai, indugiando a lungo e pigramente nella tinozza con l'acqua bollente. Quando, al di là delle cortine bianche delle tende, vidi che il sole stava scendendo, capii di essere in ritardo per la cena: uscii precipitosamente dall'acqua inzaccherando tutto il pavimento, facendo impazzire il mio attendente, e mi vestii in fretta e furia; scesi poi le scale di corsa, col rischio di farmi veramente male, questa volta. Appena fuori balzai al volante della macchina di servizio partendo di scatto e facendo perdere l'equilibrio al piantone, che vi si era appoggiato un attimo, per godersi meglio il paesaggio, al calare della sera.

Mentre facevo volare la ghiaia del cortile riuscii a cogliere un possente «Ostrega el xe mato». Sorrisi e accelerai pensando: «Chissà da quanto quel soldato non rivede sua madre, la sua fidanzata, il suo paese». «Sua madre, già, e la mia?». Quasi me ne ero dimenticato: avevo quasi scordato di avere una famiglia, preso

com'ero da tutti quegli incarichi di responsabilità che mi avevano portato, nel volgere di pochi mesi, da una pericolosa trincea sui monti del Friuli a una tranquilla aerobase della campagna veneta.

Arrivato davanti alla sala mensa frenai di colpo, sollevando un gran polverone e saltai a terra: spinsi la porta con decisione.

«Tenente Zigiotti, aspettavamo solo lei — mi disse con decisione, ma senz'aria di rimprovero, il Comandante d'Annunzio — su, entri che stiamo per fare i brindisi per domani, il gran giorno».

Non so quanti tappi saltarono in quella serata, ma è certo che pensai malvolentieri all'ipotesi di un mio ulteriore viaggio fino a Milano per rifornire la scorta dello champagne del Poeta.

I piloti erano euforici, anche se notavo in tutti un velo di preoccupazione: lo si poteva notare solo guardandoli dritto negli occhi, uno per uno. Presi insieme sembravano invece un gruppo di matricole in libera uscita: soltanto Palli pareva astrarsi un po' da quell'atmosfera volutamente euforica che precede sempre le missioni pericolose. Era una forma come un'altra di reazione alla paura, paura che anche gli assi non riescono del tutto a cancellare e che costituisce quel filo tenue, invisibile che distingue i campioni dai folli, dagli sconsiderati.

Arrivata una certa ora il comandante Masprone decise che era giunto il momento di porre fine al festino. «Su, ragazzi, a letto» disse, con tono affettuoso. Uscii per ultimo, dopo aver dato le disposizioni ai cuochi e ai camerieri per la serata dell'indomani. Sarebbe stato un menù speciale.

Masprone mi aveva atteso con il motore della macchina acceso. Il Poeta era già partito: sarebbe stato a San Pelagio la mattina presto, puntualissimo.

«E allora, caro Zigiotti, ci siamo — disse Masprone — come si sente, è nervoso?».

«Cosa vuole che le dica, capitano, penso di aver fatto tutto quello che era nelle mie possibilità per dare il mio contributo alla missione; a questo punto o la va o la spacca; entra in ballo soltanto la fortuna».

Andai a dormire buttandomi sul letto vestito e mi addormentai di colpo.

Nuvole maledette

All'indomani mi colpí negli occhi un raggio di luce che entrava abbondantemente dalle finestre: mi ero dimenticato di chiudere gli scuri. «Due agosto — annotai sul mio diario — si parte». Scesi in cucina, dove era pronto il caffè fumante. Masprone era già partito per la pista di decollo: io raggiunsi gli altri con l'aiuto che mi attendeva fuori dalla porta.

Nella foschia della mattina vidi con una certa emozione le sagome dei 14 Sva schierati già in formazione sulla pista erbosa; man mano che ci avvicinavamo ne distinguevo meglio i contorni, fino ad arrivare a leggerne le scritte e i numeri sulle carlinghe. I meccanici stavano facendo gli ultimi controlli ai motori e sistemavano gli abitacoli, in particolare quello di fortuna, ricavato nella carlinga dell'aereo di Palli, che doveva portare il comandante d'Annunzio.

Era una bella giornata sulla pianura veneta ma grossi nuvoloni si stavano ammassando ed accavallando sopra le Alpi e questo non faceva prevedere nulla di buono: notai che tutti, ogni tanto, mentre parlottavano tra loro, scherzando del più e del meno, lanciavano rapide occhiate verso le montagne, preoccupati.

Poi, ad un segnale di d'Annunzio, tutti si diressero a passo di corsa verso gli aerei. I motori furono messi in moto quasi contemporaneamente e subito i quattordici "uccelli" di tela e legno cominciarono a caracollare sulla pista, acquistando sempre più velocità: uno alla

volta si staccarono da terra prendendo il volo, fino a uscire dalla portata dei nostri occhi. Erano le sei del mattino: in perfetto orario.

«E adesso che faccio per tutta la mattinata?» mi chiesi. Stringendomi la testa nelle spalle mi diressi a piedi verso la mensa. Sulla porta mi aspettava Giorgio, uno dei camerieri, che stava asciugando le posate.

«Entri, tenente, le preparo una bella colazione; avrà fame, vero?».

In effetti avevo una buona dose di appetito; forse era la tensione che si scaricava o forse, molto più semplicemente, la sveglia di buon'ora. Mi misi volentieri a tavola.

Me ne stavo lì allungato a prendere il sole, in una mattina che si preannunciava ben lunga almeno per noi che eravamo rimasti a terra, quando, ad un certo punto, mi parve di sentire un rumore noto che si stava avvicinando. Poi un altro e un altro ancora, sempre più forti.

Con un'imprecazione balzai in piedi, come morso da un serpente, dirigendomi di corsa verso la pista. «Le nuvole, maledette!» e come se non bastasse era calata anche una fitta nebbiolina sulla pianura.

Erano proprio gli Sva, quelli che stavano rientrando: uno dopo l'altro atterrarono in sette, tra loro Palli e Masprone. Gli corsi incontro a piedi.

Ansante e senza fiato in gola mi aggrappai alla carlinga dell'aereo del Comandante: lo interrogai con gli occhi. Il suo volto era tutto un programma.

«E gli altri?» trovai la forza di domandare.

«Chissà dove sono finiti!» disse preoccupato Palli.

Rientrammo nella sala mensa dove tutti si tolsero le bardature da volo, gettando con stizza gli stivali sotto i tavoli: i camerieri e il cuoco si ritirarono nel retro, molto discretamente.

L'attesa fu lunga e snervante, nel più assoluto silenzio. Non si sentiva il minimo rumore: ognuno

guardava nel vuoto, senza neppure la voglia di imprecare.

All'improvviso il telefono da campo squillò: Masprone lo lasciò suonare solo una volta, poi afferrò la cornetta e rispose: «Qui Masprone, campo di San Pelagio».

Vidi il suo viso dapprima illuminarsi e poi farsi più cupo.

«Bè, poteva andare peggio — disse riattaccando — sono tutti salvi; purtroppo, però, tre apparecchi hanno capottato e sono inservibili. I nostri compagni arriveranno al più presto da dove sono atterrati; chi a Bologna, chi a Bergamo, chi a Ferrara e chi a Verona. Comunque ora abbiamo solo 11 apparecchi disponibili».

Il giorno dopo si ricominciò da capo; dapprima sugli aerei atterrati fortunosamente a San Pelagio e poi su quelli che rientrarono mestamente dalle loro diverse provenienze. Il personale tecnico si mise sotto con una lena mai vista, per tentare di recuperare il tempo perduto.

Ma la sorte non era decisamente dalla nostra: il 5, il 6 ed il 7 agosto eravamo pronti a ripartire, ma le condizioni atmosferiche si accanirono ancora una volta contro di noi. Il nervosismo cominciava a serpeggiare, come se quella missione fosse stata segnata da un destino avverso sin dall'inizio. I piloti, in particolare, sentivano molto queste superstizioni. Alla malasorte si era venuta poi ad aggiungere, assolutamente inattesa, l'amara scoperta di un sabotaggio ai danni di alcuni apparecchi: ignoti avevano tagliato nottetempo i cavi elastici del molleggio dei carrelli. La sorpresa e lo scoramento furono indicibili perché, da quel momento, ognuno poteva essere sospettato.

Per evitare il ripetersi di un simile sabotaggio io e gli altri piloti che non avrebbero volato, montammo la

guardia a turno. Anche d'Annunzio volle fare un turno, dopo aver vinto le nostre resistenze.

Era stato proprio il Poeta, con le sue insistenze presso il Comando Supremo, a salvare in extremis la spedizione quando ormai sembrava che, in seguito alle ripetute traversie, il nulla-osta venisse revocato. Ottemmo un giorno di proroga per l'ultimo tentativo da effettuarsi all'alba del giorno 9, dopo che anche quello dell'8 era naufragato, sempre per il tempo avverso.

Orazione di guerra e pace

Il 9 agosto. Alle prime luci dell'alba mi tirai a sedere sul letto stropicciandomi gli occhi assonnati: la sveglia mi aveva interrotto nel bel mezzo di un sogno splendido che, tuttavia, non riuscivo a ricordare; era soltanto certo che mi erano andate bene tutte le cose che avevo fatto. Lo considerai di buon auspicio. Scesi per il solito caffè, dopo essermi lavato in fretta e senza neppure radermi. Rabbrivii un attimo nell'umidore della prima mattina: anche se era agosto l'umido della campagna penetrava nelle ossa, attraverso la leggera divisa estiva.

La solita macchina era ad attendermi con l'autista al volante e con il motore acceso. Partimmo. Negli *hangars* c'era già animazione: seppi poi che il Poeta aveva convocato un ristretto gruppo di piloti, di prima mattina, per una riunione in uno degli *hangars* del campo: erano Natale Palli, Antonio Locatelli, Gino Allegri detto Fra' Ginepro, Aldo Finzi e Pietro Massoni.

D'Annunzio, stretto in una pesante giacca di pelle scura da aviatore, piccolino in mezzo agli altri, li aveva arringati con una orazione-giuramento, concepita per l'occasione.

«Questa è la migliore delle mie orazioni di guerra e di pace. Ascoltatemi. Sarò brevissimo. Ieri mattina sopra le linee nemiche fui costretto a virare, a dare il segnale del ritorno e a ridiscendere sul campo per la vostra scarsa disciplina di volo».

I cinque assi dell'aviazione si guardarono tra di loro e istintivamente, come ragazzini colti in fallo, abbassarono gli occhi.

Il poeta proseguì: «Avevo raccomandato allo stormo la massima compattezza, come condizione di salute e di vittoria, e voi vi siete dispersi, quasi che andaste a diporto. Se non vi ebbi in pugno col comando vi avrò in pugno con il giuramento. Voi cinque vi giurerete a me, su l'anima e sull'onore. Mi è stato ordinato di non proseguire se nella rotta la squadriglia si riducesse a meno di cinque. Voi dunque siete i miei cinque, giurati a mantenere tra la mia ala e la vostra, sino alla meta, la distanza prefissa. Nessuno di voi si arresterà, se non con l'ultimo battito del motore.

«Non vento, non nuvole, non tempesta, non malesere, non ostilità alcuna, non avversità alcuna potrà essere causa di arresto o di ritorno. Parlo chiaro? Mi intendete? Ciascuno di voi atterrerà o precipiterà quando il motore abbia cessato di battere senza speranza di ripresa».

Nell'*hangar* non si sentivano altri che i respiri dei cinque piloti sovrastati dalla voce del Poeta.

«Se fallisce anche questa partenza non ci sarà più permesso di partire. Tanti giorni, tante notti di spasimo saranno vani. Tutto sarà perduto. L'ordine del Capo è irrevocabile. Se non arriverò su Vienna, io non tornerò indietro. Se non arriverete su Vienna voi non tornerete indietro. Questo è il mio comando. Questo è il vostro giuramento. Natale Palli, Antonio Locatelli, Gino Allegri, Aldo Finzi, Pietro Massoni — i cinque volti si sollevarono dai loro pensieri guardando dritto negli occhi d'Annunzio — ciascuno di voi mi guardi negli occhi e mi dia la mano. Bene. E' detto. E' fatto. I motori sono in moto. Bisogna andare. Ma io vi assicuro che arriveremo. Anche attraverso l'inferno. Alalà».

Il giuramento venne ripetuto in un sol grido dai

cinque assi e rimbombò contro le pareti dell'*hangar*. Palli affondò con un colpo secco il tacco dello stivale destro nella terra molle; era il segno che era pronto.

«Andiamo!» esclamò con decisione avviandosi verso l'uscita: gli altri lo seguirono subito, preceduti dal passo scattante e nervoso di d'Annunzio.

Fuori, le prime luci del giorno cominciavano a illuminare la campagna veneta, immersa ancora nel sonno. Con estrema rapidità il blu intenso del cielo iniziò a stemperarsi in corrispondenza dell'orlo delle prime colline e, più lontano, delle montagne: prima azzurro intenso, poi sempre più tenue, fino ad arrivare a una marcata linea bianca, il biglietto da visita del sole che di lì a poco sbucò oltre le cime, inondando la valle.

Senza perdersi in discorsi inutili i piloti si erano diretti verso gli undici Sva, pronti sul campo erboso. Vicino ad ogni aereo c'era un meccanico.

Mi avvicinai a Palli, prima che entrasse nell'abitacolo; davanti a lui prese posto d'Annunzio. Non trovai la forza di parlare, ma Palli capì quello che gli volevo dire attraverso i miei occhi. Sorrise e disse: «Ci vediamo Zigiotti, in gamba!».

Tutti e undici i motori si misero a gridare, alcuni borbottando per l'umidità dell'alba. Il riscaldamento durò alcuni minuti mentre nessuno aveva il coraggio di parlare: quasi trattenevamo il respiro mentre gli undici piloti si lanciavano occhiate tra di loro, nervosi. Troppe cose erano andate storte prima di quel giorno e i nervi di tutti si erano indubbiamente logorati: più che timorosi di non tornare indietro, i piloti erano preoccupati del fatto che, in caso di un ennesimo fallimento, sarebbe stata posta certo la parola fine a quell'impresa tanto desiderata.

Intanto, poco lontano, nei campi attorno alla base, i contadini si erano fermati per un attimo, in attesa di veder decollare gli aerei.

Dando manetta, alle 5 e 50 l'aereo di Palli e d'An-

nunzio cominciò a rullare sul tappeto erboso, acquistando sempre più velocità, seguito in formazione dagli altri dieci Sva: diventarono sempre più veloci, sempre più piccoli ai nostri occhi, fino a quando le ruote dei carrelli si staccarono dal suolo e, uno dopo l'altro, li perdemmo di vista.

«Speriamo che stavolta vada bene — esclamò il cuoco, che era uscito dal suo casotto di legno — se adesso volete del caffè è pronto».

Entrammo nella sala mensa sedendoci sulle sedie di metallo ma nessuno si sentiva molto loquace e la conversazione languiva: ogni argomento lanciato da uno di noi per vivacizzare l'improvvisata riunione cadeva inesorabilmente nel vuoto; rinfrancato dal buon caffè caldo, me ne stavo a guardare, una alla volta, le caricature dei piloti della squadriglia che campeggiavano sulle pareti della sala-mensa.

Un rumore di aereo sempre più vicino ci fece d'improvviso sobbalzare sulle sedie.

«Come, anche stavolta!» esclamai, uscendo all'aperto inseguito anche dagli altri che cominciavano a maledire la cattiva sorte. Con me presero posto di corsa su una automobile, parcheggiata fuori della mensa, i piloti Alberto Grazzini, Nello Marani e Guglielmo Vianini, che non avevano potuto partire in quanto rimasti senza aerei dopo la prima, sfortunata spedizione.

Mentre percorrevamo le poche centinaia di metri che ci separavano dalla pista ci scambiammo occhiate preoccupate, gettando ogni tanto uno sguardo fuori per cercare di individuare gli aerei in arrivo. Non eravamo neppure scesi dalla macchina quando li vedemmo sbucare da oltre le colline. Erano due. I motori borbottavano un poco, qualcosa non andava: con apprensione seguimmo la fase di atterraggio ma, fortunatamente, tutto andò liscio. Corremmo allora vicino ai due Sva fermi sull'erba. Ne balzarono giù Vincenzo Contratti e Francesco Ferrarin.

«Maledizione a queste carrette — esclamò Ferrarin, accendendosi nervosamente una sigaretta — facciamole vedere subito ai meccanici; dev'essere la carburazione, non riusciamo a prendere quota». Nel frattempo era arrivato provvidenziale e previdente come sempre il nostro cuoco, con un bricco di caffè fumante: bevuto un primo sorso, appoggiati all'ala degli aerei, i due piloti salirono con noi in macchina per raggiungere i loro alloggi.

Quando arrivammo al Comando trovammo di fronte uno degli attendenti in piena agitazione, come se avesse visto il diavolo o qualche suo parente stretto: balbettava qualche frase a mezza voce, delle quali non riuscivamo a capire nulla.

«Parla piano, prendi respiro» gli dissi, mettendogli una mano sulla spalla.

«Il cap.. capitano Masp..prone è caduto, ... è ferito, è in linea il medico dell'ospedale di...».

Non gli diedi il tempo di finire e mi precipitai dentro all'ufficio al piano terreno. Nella stanza di Masprone, sulla scrivania nera, il telefono attendeva con il ricevitore alzato: dall'altra parte arrivava un «Pronto, pronto, ci siete?».

«Pronto, sono qua — esclamai con la voce rotta dal fiatone per la corsa che avevo fatto — mi dica, che cosa è successo a Masprone, come sta, si salverà?».

«Non si preoccupi — disse il medico, — stia tranquillo; il capitano Masprone sta bene; è soltanto leggermente ferito alla mascella».

«Ma cosa è successo esattamente?» gridai nel telefono.

«Per quello che è riuscito a spiegarci il capitano — mi disse il medico — pochi minuti dopo la partenza ha avuto un guasto al motore ed è precipitato su un gruppo di alberi, ferendosi soltanto in maniera lieve, per fortuna».

«La ringrazio, dottore, dica al capitano che andre-

mo a trovarlo appena possibile. Intanto gli faccia i nostri migliori auguri».

«Non si preoccupi, lo controllo io personalmente — disse il medico — arrivederla».

«Arrivederla e grazie», e chiusi.

Non era proprio cominciata bene la spedizione; ancora una volta la sfortuna si era accanita contro di noi.

Libellule in volo

Un vortice d'aria fece vibrare fino ai limiti della rottura le fragili ali dello Sva di Natale Palli, che dopo la caduta di Masprone aveva assunto il comando della pattuglia. Davanti a lui, in un angusto spazio ricavato fortunosamente nella carlinga, aveva preso posto d'Annunzio: il Poeta prendeva appunti su un piccolo taccuino e spruzzi di pioggia bagnavano le pagine sulle quali tracciava, come poteva, alcune parole, frammentate qua e là per i sussulti della libellula sulla quale stavano volando.

Dietro a loro, in formazione, il resto della pattuglia. Il Poeta di tanto in tanto si girava all'indietro facendo ampi gesti col braccio, come ad indicare la via da seguire e ad incitare gli altri a superare i timori di quella navigazione aerea veramente avventurosa, compiuta nel bel mezzo di una tempesta.

D'Annunzio scriveva: *E' il Tenplstein, — il temporale, Grandi sussulti. Ore 8,25. Quota 2.850. SI DANZA. Nuvole, nuvole. Turbini, risucchi. AVANTI! A Renstadt due campi d'aviazione. Sette apparecchi da caccia allineati (tipo Albatros) attendono i piloti. Un altro gruppo è nell'altro campo di Renstadt. Uno dei nostri apparecchi rimane indietro, sembra che scenda a volo librato? Ahimé — Scende, scompare — Chi?*

Era il tenente Sarti. Stava volando in formazione

quando il suo orecchio, reso sensibile da tante ore di volo, colse un rumore che non andava, proveniente dal motore: quasi contemporaneamente gli strumenti cominciarono ad indicare un effettivo calo di potenza.

Sarti dette dei violenti colpi di manetta, sperando si trattasse solo di un momentaneo ingolfamento ma purtroppo si accorse subito che tutto era inutile, il guaio era ben più grosso. Così, cercò con lo sguardo uno spiazzo dove atterrare, mentre sopra di lui gli aerei dei suoi colleghi diventavano sempre più piccoli. Perdeva quota, la terra si avvicinava rapidamente. Non aveva scelta: quello spiazzo erboso a poca distanza dalla base aerea austriaca doveva andare bene per forza. Duecento metri, cento, cinquanta; Sarti si irrigidì in attesa di quello che non sarebbe stato certamente un atterraggio morbido. E così fu: con una gran botta, che fece scricchiolare paurosamente la struttura dell'aereo, il carrello toccò terra bruscamente. Sarti riuscì, facendo ricorso a tutta la sua maestria ed esperienza, a raddrizzare la corsa dell'aereo che procedeva come un animale ferito, disordinatamente: finalmente la corsa si arrestò dove l'erba era più folta e riusciva quindi a frenare la marcia dell'aereo.

Sarti balzò fuori dall'abitacolo. La prudenza non era mai troppa: si trovava in terra nemica, a breve distanza da una base dell'aviazione militare. In lontananza, infatti, vide una camionetta austriaca caracollare sul prato e dirigersi verso di lui: non c'era tempo da perdere. Si chinò sotto la carlinga dell'aereo, aprì uno sportello, si rigirò di scatto, tenendo d'occhio la camionetta: era ancora lontana, gli rimaneva qualche attimo per agire. Staccò il tubo che portava la benzina per caduta al motore ed il liquido infiammabile zampillò fuori, bagnando la struttura dell'aereo.

Sarti accese un fiammifero e lo gettò sull'erba, dove erano cadute alcune gocce di benzina: le fiamme si svilupparono istantaneamente, mentre Sarti corse via e

«Ordine di operazione n° 68» indirizzato alla 87/a Squadriglia «La Serenissima» che contiene le istruzioni in dettaglio per il volo su Vienna, l'ultimo foglio reca le firme autografe di tutti i componenti della formazione.

1. 549a Squadriglia 87/a.

Riservatissimo

ORDINE DI OPERAZIONE N. 68

AL COMANDO DELLA 87^a SQUADRIGLIA AEROPLANI
E PER SOSTEGNO
AL COMANDO SUPERIORE DI AERONAUTICA

Il giorno 1, alle ore 3,15, la 87^a Squadriglia Aeroplani si separerà in volo dalla capitale austriaca, VIENNA.

Il volo avrà carattere strettamente politico e dimostrativo; è quindi vietato di recare qualsiasi offesa alle città.

PRELIMINARE:
all'azione parteciperanno il nucleo della 87^a Squadriglia, costituito da due pattuglie, in formazione a triangolo, con i rispettivi capi pattuglia in testa. Le due pattuglie con il Comandante il nucleo in testa alla prima, si seguiranno in linea di fila e la seconda manovrerà ad una quota di circa duecento metri superiore a quella che la precederà. Competibilmente con le esigenze di volo, il vertice della 1^a pattuglia starà sulla base ideale del triangolo formato dalla 1^a pattuglia.

I velivoli saranno numerati progressivamente dal N° 1 al N° 10: quello del Comandante del nucleo sarà senza numero.

COMPOSIZIONE:
per l'ordine: 1. PELAGIO - FOMI DELLA LIVIGNA - CIVIDALE - TRIGNANO - ELASCHOFF - ARTE G. CARLINO (1001 n.) - BUCCH - MESTRAL (viale della MUSE) - CRIVITTIVO.

Per il ritorno puntare a "GRAND STENT" tenendo periferica la B.

revis VIENNA - GRAD - TRIESTE in vista da raggiungere l'obiettivo di Grado, seguendo la costa fino a Venezia, per una rotta circa a 7 km dalla costa.

PRELIMINARE:

Il Comandante si assicurerà che tutti i piloti conoscano le rotte, i principali punti di riferimento, ed inoltre obblighi presso tutte le prefetture secondo le prescrizioni vigenti.

La navigazione sarà effettuata alla velocità di 100 Km. circa all'ora, con una compressione a motori. La formazione e la compattezza del nucleo dovrà essere mantenuta nella caduta, nell'ascesa, e negli viraggi.

Dovranno quindi essere evitati i combattimenti con aerei nemici, mantenendo della velocità di cui gli apparecchi dispongono.

Il Comandante del nucleo, ed i due capi pattuglia saranno muniti di una pistola Vary con sufficiente scorta di cartucce finissime, con la quale fare segnali preconcipiamente concordati, affinché la manovra dei motori, per l'acceleramento ed il rallentamento, avvenga contemporaneamente, mantenendo così inalterata la formazione prescritta.

Tutte le unità abbiano a bordo i mezzi per la distruzione dell'ammiraglio in caso di bisogno.

LANCIO DI MANIFESTINI.

MODALITÀ:

Agli effetti del lancio dei manifestini destinati alla città di VIENNA questa si considererà suddivisa in 4 settori formati dal parallelo e dal meridiano che passano per il centro di detta città.

Gli settori A, B, C, D saranno di loro ordine i seguenti:

Nella eventualità che tutto il nucleo, ed anche unità isolate non potesse raggiungere l'obiettivo è fatto assoluto divieto di distarsi dai manifestini destinati a VIENNA che dovranno essere riportati al campo; fatta eccezione per quelle unità che hanno manifesti speciali da lanciarsi altrove.

FOTOGRAFIA:

Il Comandante del Nucleo valuterà fra le varie unità

Il servizio fotografico, in modo da poter ritrarre la parte più interessante del movimento aereo visto riguardo alle situazioni ferroviarie, alle opere militari e agli importanti centri di produzione bellica di VIENNA-MUNSTER.

INFORMAZIONI:

La Regia Marina, supposto che alle ore 7 abbia luogo la partenza del nucleo per VIENNA, ha disposto che dalle ore 7,30 sino alle ore 7,45 nelle località indicate nel grafico che si conclude, si trovino quattro osservatori.

Tutte le unità saranno a circa 14 Km. dalla costa a partire da SOUTHERN 30 fino al Sud di BRESCIA, ad una distanza di 7 miglia l'una dall'altra.

Qualora unità fossero costrette ad ammassare, dovranno possibilmente farlo in prossimità delle allineamenti, procurando di cadere di coda per evitare possibilmente di essere visti e per favorire con le ali il galleggiamento dell'ammiraglio.

Prima non sarà da escludere la eventualità dell'assenza di unità anche al largo, le quattro torpediniere per evitare confusioni oltre che essere identificazione della bandiera, della loro sagoma e della loro posizione, ascendevano a lampi il fumo denso verso il velivolo che si avvicinava, come segnale di riconoscimento.

Con questo raid l'ala d'Italia affermerà la sua potenza incontrastata sul cielo della capitale nemica.

Sarà vostra cura il posto animatore di tutti le fortune della Patria, simbolo della potenza eternamente rinnovatrice della nostra razza.

Questo comando - il fante presagio della Vittoria.

Il presente, ad alcune copie di esse dovrà essere portato a bordo.

PARTE DI AUTORE RICORDI.



IL TENENTE COLONNELLO
COMANDANTE DI AERONAUTICA A. DE VINCENZI
2. LA PELLA

87 Squadriglia
Aeroplani
Ordine di Operazione

1° turno parte ore 7 partenza ore 7,30

Cap. Masprone

Cap. Locatelli

Cap. Graciano

Cap. Vianini

Riserva Cap. Zanussi

2° turno parte ore 8,30 partenza ore 9

Cap. Fungi

Cap. Graciano

Cap. Merano

Cap. Fungini

Riserva Cap. Zanussi

3° turno parte ore 9,30 partenza ore 10

Cap. Locatelli

Cap. Graciano

Cap. Fungini

Cap. Vianini

Riserva Cap. Masprone

4° turno parte ore 10,30 partenza ore 11

Cap. Masprone

Cap. Fungi

Cap. Graciano

Cap. Merano

Riserva Cap. Zanussi

Capi pattuglie
1° turno Cap. Locatelli
2° - Cap. Fungi
3° - Cap. Graciano
4° - Cap. Merano

Cap. Vianini
Cap. Fungini
Cap. Masprone
Cap. Zanussi

444 ENFIELD 1918

544 al. Protocolle RM.Op.

Riservatissimo

ORVING DI SPERANZA N. 68

AL COMANDO DELLA 57^a SQUADRIGLIA AERONAVI
AL COMANDO SUPERIORE DI AERONAUTICA e per conoscenza;

Il giorno I, alle ore 5,15, la 57^a Squadriglia Aeroplani eseguirà un volo sulla capitale austriaca, VIENNA.

Il volo avrà carattere strettamente politico e dimostrativo: è quindi vietato di recare qualsiasi offesa alle città.

FORM 5100E :

all'azione parteciperanno le unità della 87^a Squadriglia, suddivise in due pattuglie, in formazione a triangolo, con i rispettivi capi pattuglia in testa. - Le due pattuglie con il Comandante il nucleo in testa alla prima, si seguiranno in linea di fila e la seconda navigherà ad una quota di circa duecento metri superiore a quella che la precederà. - Compatibilmente con le esigenze di volo, il vertice della 2^a-pattuglia starà sulla base ideale del triangolo formato dalle 1^a-pattuglie.

I volivoli saranno numerati progressivamente dal N° 1 al N° 10 :
quello del Comandante del nucleo sarà senza numero.

三〇五五

per l'andata: S. PELAGIO - FOCE DELLA LIVAROLA - CIVIDALE - TRIORGNO -
KLAMPERT - MONTE G. SANALPE (2081 m.) - BRUCK - MERTHAL (valle
della MUR) - ORBISTIVO.

Per il ritorno puntare a "SUD-SUD OVEST" tenendo per direttiva la Bn

rovio **VIENNA - GRAZ - TRIESTE** in guisa da raggiungere l'Adriatico su Grado, seguendo la costa fino a Venezia, per una rotta circa a 7 Km. dalla costa.

PRESCRIZIONI:

Il Comandante si assicurerà che tutti i piloti conoscano la rotta, i principali punti di riferimento, ed inoltre abbiano prese tutte le precauzioni secondo le prescrizioni vigenti.

La navigazione sarà seguita alla velocità di 160 Km. circa all'ora, per non sovraccaricare i motori. La formazione e la compattezza del nucleo dovrà essere mantenuta nella andata, sull'obiettivo, e nel ritorno.

Dovranno quindi essere evitati i combattimenti con aerei nemici, valendosi delle eccessive di velocità di cui gli apparecchi dispongono.

Il Comandante del molo, ed i due capi pattuglia saranno muniti di una pistola Very con sufficiente scorta di cartucce fumigene, con le quali *potrà* fare segnali precedentemente concordati, affinché la manovra dei motori, per l'acceleramento ed il rallentamento, avvenga contemporaneamente, mantenendo così inalterata la formazione prescritta. -

Tutte le unità abbiano a bordo i mezzi per la distruzione dell'apparecchio in caso di bisogno.

LANCIO DI MANIPER TINI.

MODALITY:

Agli effetti del lancio dei manifestini destinati alla città di VIENNA questa si considererà suddivisa nei 4 settori formati dal Parallelo e dal meridiano che passano per il centro di detta città.

Nel settore 3.-E lasceranno il loro carico i velivoli N° 1 e 2.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100

Nella eventualità che tutte il nucleo, ed anche unità isolate non potesse raggiungere l'obiettivo è fatto assoluto divieto di disfarsi dei manifestini destinati a VIENNA che dovranno essere riportati al campo; fatta eccezione per quelle unità che hanno manifesti speciali da lanciarsi altrove.

FOTOGRAFIE:

Il Comandante del Nucleo suddividerà fra le varie unità

il compito fotografico, in modo da poter ritrarre la parte più interessante del territorio nemico avente riguardo alle stazioni ferroviarie, alle opere militari e agli importanti centri di produzione bellica di WERNER-RECHTSTADT.

Il compito fotografico, in modo da poter ritrarre la parte più interessante del territorio nemico avuto riguardo alle stazioni ferroviarie, alle opere militari e agli importanti centri di produzione bellica di WIMMER-NEUSTADT.

INFORMAZIONI:

La Regia Marina, supposto che alle ore 7 abbia luogo la partenza del nucleo per VIENNA, ha disposto che dalle ore 7+5,30 sino alle ore 7+7, nelle località indicate nel grafico che si acclude, si trovino quattro Torpediniere.

Dette torpediniere saranno a circa 14 Km. dalla costa a partire da CORTELLAZZO fino al Sud di GRADO, ad una distanza di 7 miglia l'una dall'altra.

Qualora unità fossero costrette ad ammarare, dovranno possibilmente farlo in prossimità delle siluranti, procurando di cadere di coda per evitare possibilmente di capottare e per favorire con le ali il galleggiamento dell'apparecchio.

Poiché non sarà da escludere la eventualità della presenza di unità nemiche al largo, le quattro torpediniere per evitare confusioni oltre che essere identificate dalla bandiera, dalla loro sagoma e dalla loro posizione, accenderanno a lampi il fanale Donath verso il velivolo che si avvicinasse, come segnale di riconoscimento.

Con questo raid l'ala d'Italia affermerà la sua potenza incontrastata sul cielo della capitale nemica.

Sarà vostra Duce il posta animatore di tutte le fortune della Patria, simbolo della potenza eternamente rinnovatrice della nostra razza.

Questo annuncio sia il fausto presagio della Vittoria.

Il presente, ad alcuna copia di esse dovrà essere portato a bordo.

EMILIO ACQUARONE RICEVUTA.



IL TENENTE COLONNELLO
COMANDANTE DI AERONAUTICA A DISPOSIZIONE
P. LA PELLA

87 Squadriglia (Aeronautica) Aeroplani Ordine di Operazione

1° turno pronti ore 7 partenza ore 7,30

Cap. Masprone

Ten. Locatelli

" Grayrardo

Sott. " Vianini

Nucleo Ten. Tomasini

2° turno pronti ore 8,30 partenza ore 9

Ten. Turzi

" Grazzini

Sott. " Maram

" " Ferrarini

Nucleo Ten. Tomasini

3° turno pronti ore 9,30 partenza ore 10

Ten. Locatelli

" Grayrardo

" Tomasini

Sott. " Vianini

Nucleo Cap. Masprone

4° turno pronti ore 11,30 partenza ore 12

Cap. Masprone

Ten. Turzi

" Grazzini

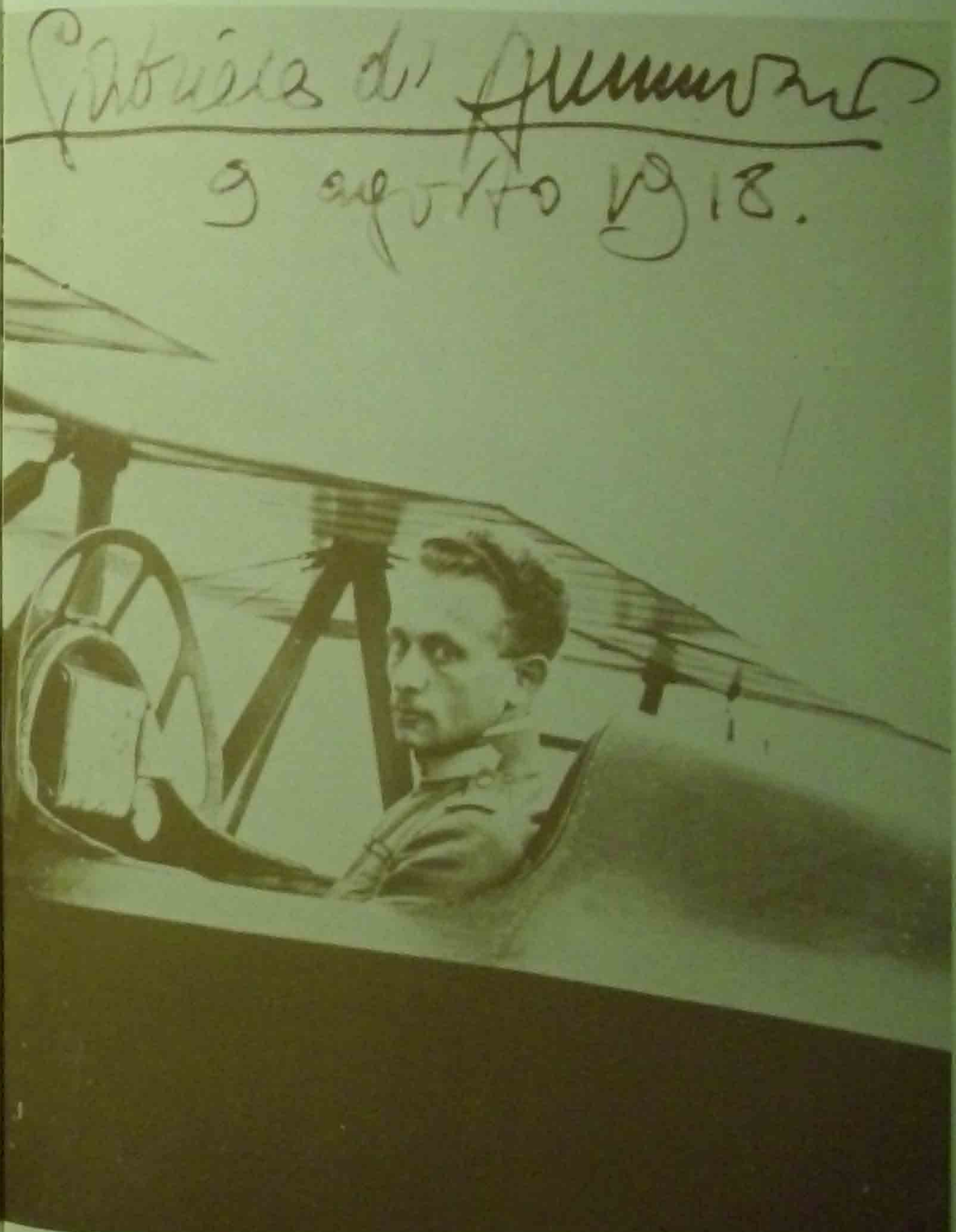
Sott. " Maram

Nucleo Ten. Tomasini

Capi pattuglia	1° turno	Ten. Locatelli
	2° "	" Turzi
	3° "	" Locatelli
	4° "	" Turzi

IL CAPITANO
COMANDANTE DI AERONAUTICA A DISPOSIZIONE
P. LA PELLA

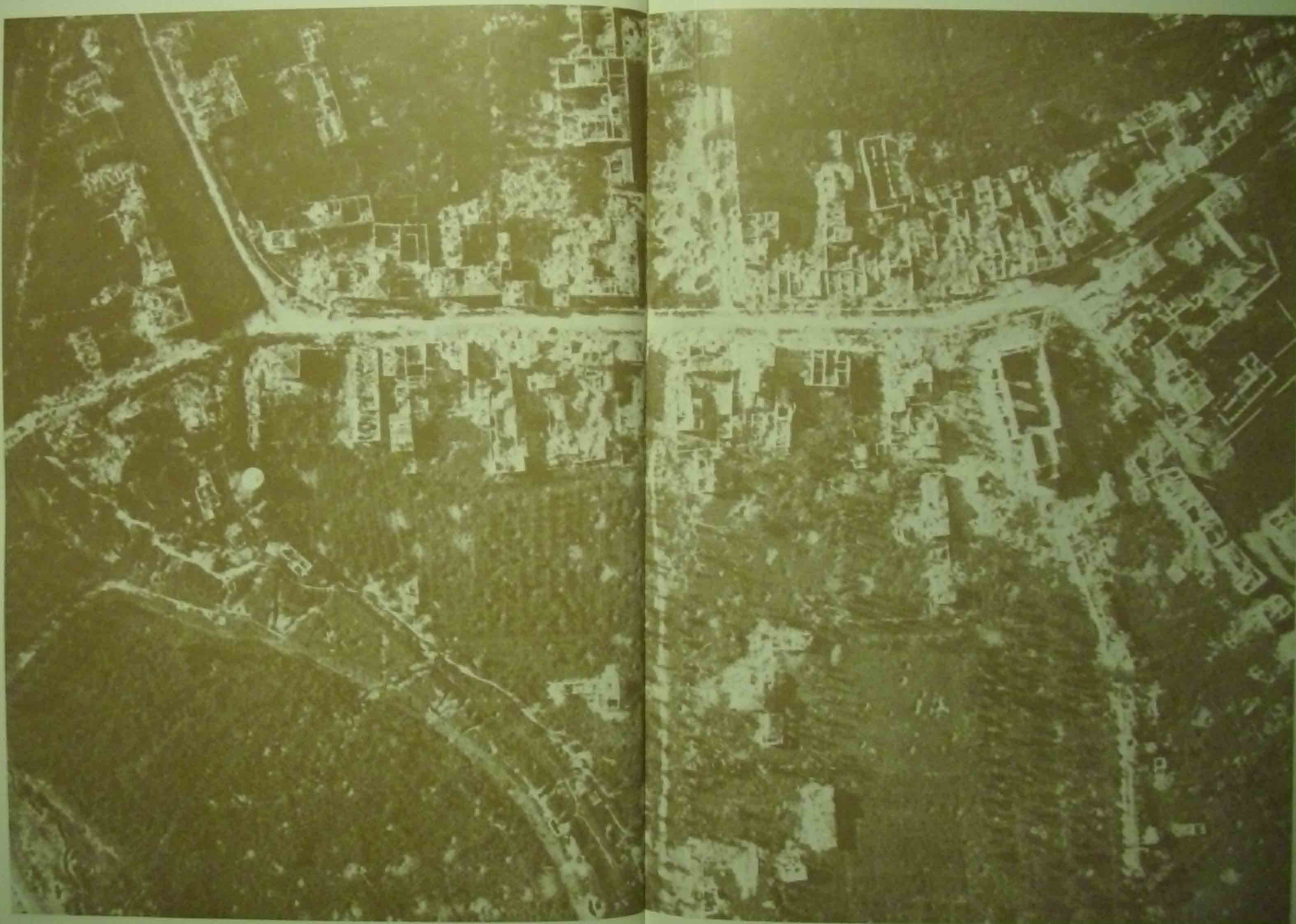
Gabriele D'Annunzio e Natal Palli prima della partenza.



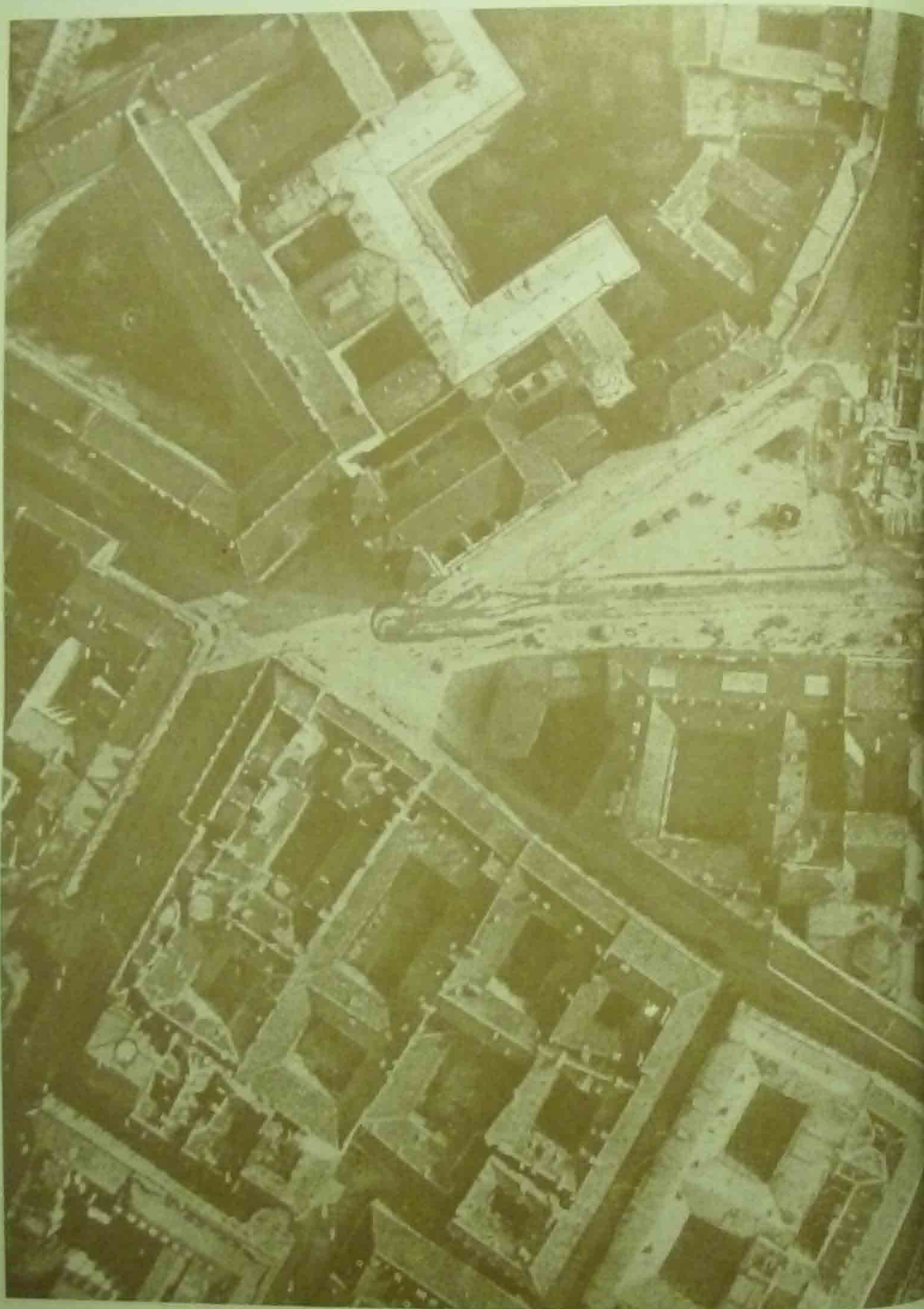
Il Gen. Bongioanni e D'Annunzio, in divisa di maggiore, fra i piloti della Serenissima prima della partenza.



Veduta di S. Donà di Piave fotografata dal Ten. Vincenzo Contratti durante il suo rientro alla base causato da noie meccaniche. Ben visibili i segni dei duri bombardamenti.



Un quartiere di Vienna fotografato dai nostri aviatori: ben visibili la Freilung e l'Am Hof.

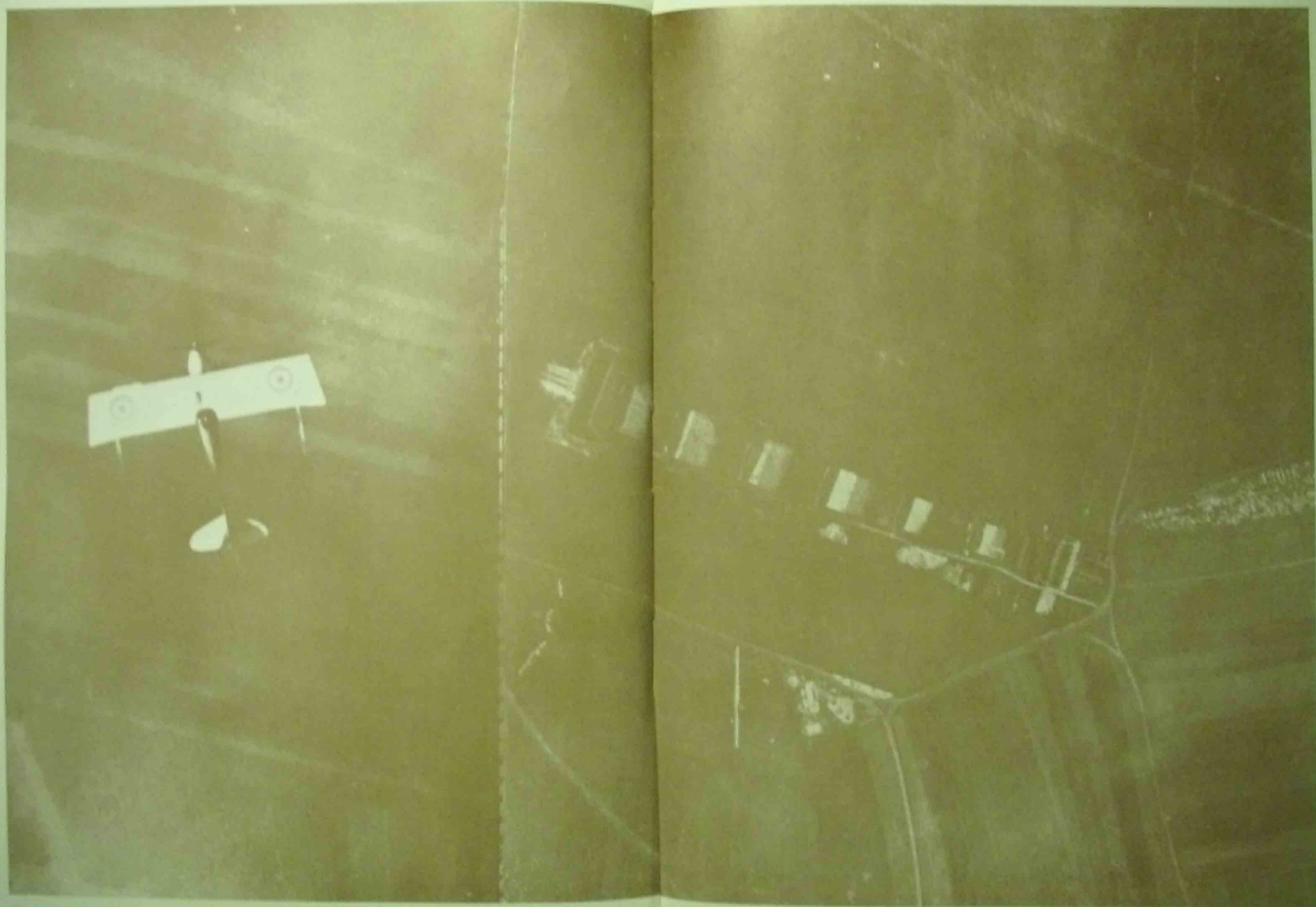


Nella pagina seguente: il cuore della vecchia Vienna «bombardato» con i volantini che si disperdono nell'aria. La foto fu eseguita il mattino del 9 agosto 1918 dal pilota Antonio Locatelli. In alto a destra la cattedrale di S.Stefano.

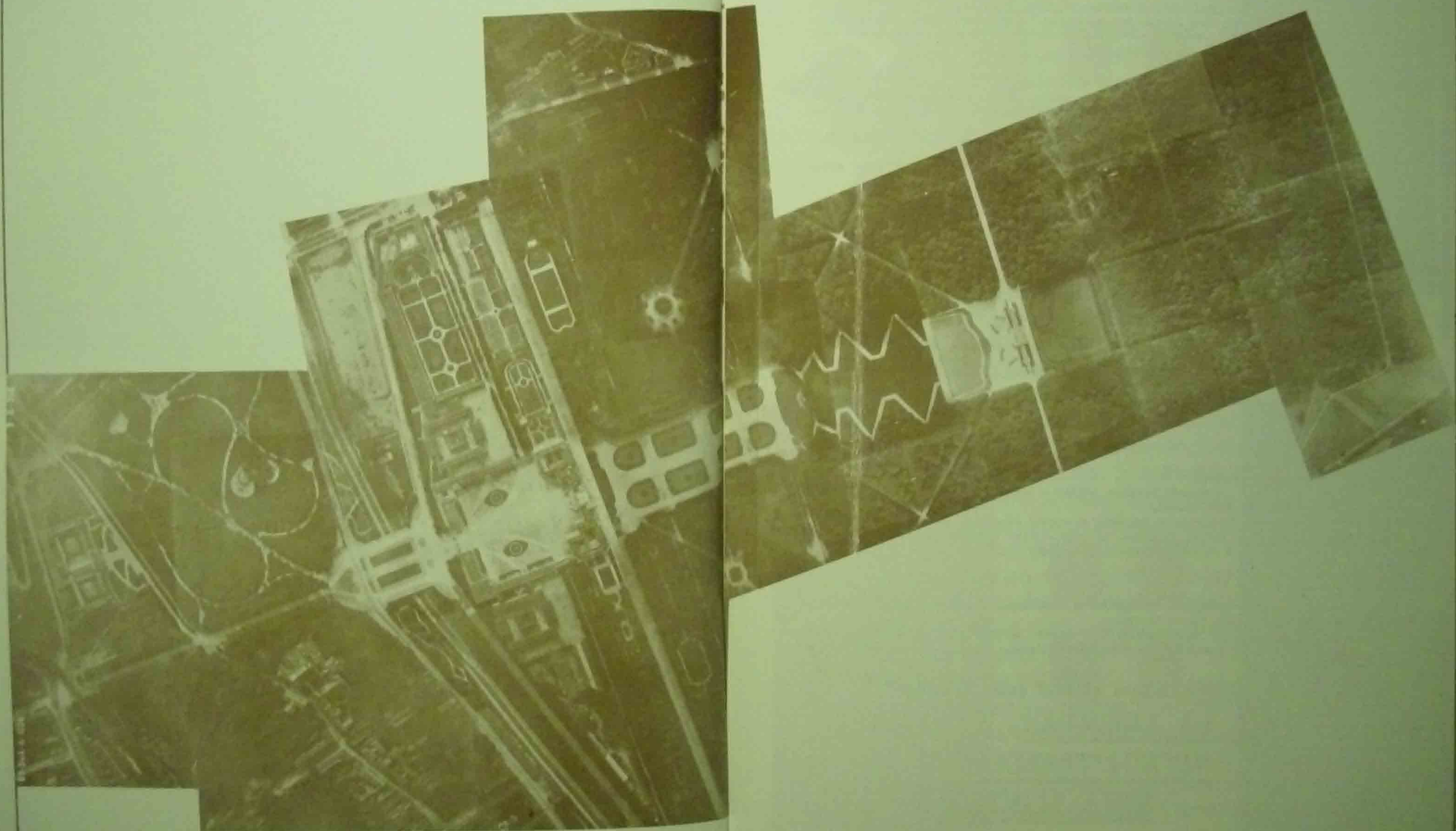




L'apparecchio di Natal Palli e D'Annunzio fotografato mentre sorvola il campo d'aviazione di Wiener Neustadt.



Veduta del castello di Schönbrunn. È stata realizzata unendo vari fotogrammi scattati dalla Serenissima. Viene pubblicata per la prima volta.



Wiener!

Lernt die Italiener kennen!

Wenn wir wollten, wir könnten ganze Tonnen von Bomben auf euer Stadt hinabwerfen, aber wir senden euch nur einen Gruss der Trikolore, der Trikolore der Freiheit.

Wir Italiener führen den Krieg nicht mit Bürgern, Kindern, Greisen und Frauen. Wir führen den Krieg mit eurer Regierung, dem Feinde der nationalen Freiheit, mit eurer blinden, starrköpfigen und grausamen Regierung, die euch weder Brot noch Frieden zu geben vermag und euch nur mit Hass und trügerischen Hoffnungen füttert.

Wiener!

Man sagt von euch, dass ihr intelligent seid, jedoch seitdem ihr die preussische Uniform angezogen habt ihr seid auf das Niveau eines Berliner-Grobians herabgesunken, und die ganze Welt hat sich gegen euch gewandt.

Wollt ihr den Krieg fortführen? Tut es, wenn ihr Selbstmord begehen wollt! Was hofft ihr? Den Entscheidungssieg, den euch die preussischen Generale versprochen haben?

Ihr Entscheidungssieg ist wie das Brot aus der Ukraina: Man erwartet es und stirbt bevor es ankommt.

Bürger Wiens! Bedenkt was euch erwartet und erwacht!

HOCH LEBE DIE FREIHEIT!

HOCH LEBE ITALIEN!

HOCH LEBE DIE ENTENTE!

VIENNESI!

Imparate a conoscere gli italiani.

Noi voliamo su Vienna, potremmo lanciare bombe a tonnellate. Non vi lanciamo che un saluto a tre colori: i tre colori della libertà.

Noi italiani non facciamo la guerra ai bambini, ai vecchi, alle donne. Noi facciamo la guerra al vostro governo nemico delle libertà nazionali, al vostro cieco testardo crudele governo che non sa darvi né pace né pane, e vi nutre d'odio e d'illusioni.

VIENNESI!

Voi avete fama d'essere intelligenti. Ma perché vi siete messi l'uniforme prussiana? Ormai, lo vedete, tutto il mondo s'è volto contro di voi.

Volete continuare la guerra? Continuatela. E' il vostro suicidio. Che sperate? La vittoria decisiva promessavi dai generali prussiani? La loro vittoria decisiva è come il pane dell'Ukraina: Si muore aspettandola.

POPOLO DI VIENNA, pensa ai tuoi casi. Svégliati!

VIVA LA LIBERTÀ!

VIVA L'ITALIA!

VIVA L'INTESA!

si allontanò di alcuni metri. Quelli erano gli ordini: distruggere l'aereo perché non cadesse in mani nemiche. Intanto la camionetta austriaca era arrivata sul posto; ne scesero alcuni ufficiali, che arrestarono Sarti mentre gli altri rimasero a guardare il rogo. La colonna di fumo nel frattempo aveva fatto accorrere un gruppo sempre più folto di persone, piloti, meccanici, ed altri.

Sarti, nonostante fosse prigioniero, venne accolto con grande familiarità dai piloti austriaci e li contraccambiò con altrettanza cavalleria. Evidentemente, tra ardimentosi vigeva una certa forma di consorteria che superava il fatto di appartenere a due eserciti nemici in stato di guerra.

«Prego, seguitemi da questa parte», disse uno degli ufficiali in un italiano stentato, facendo cenno a Sarti di salire sopra un'automobile che era arrivata nel frattempo e che aveva le portiere spalancate. Sarti prese posto sui sedili posteriori, assieme al suo "interprete": davanti c'era l'autista ed un altro graduato. La macchina scura fece un giro attorno al capannello di persone che guardavano i resti dello Sva, ancora fumanti: Sarti lanciò a quello che era stato il suo aereo un ultimo sguardo dal finestrino posteriore, fino a quando lo perse di vista, un filo di fumo in lontananza.

La macchina si fermò dopo poco sulla porta di un edificio basso, in mattoni rossi a vista con gli infissi di legno verniciati di bianco: un'edera rampicante saliva dal lato sinistro della porta d'ingresso, seguendo lo stipite, abbracciava la volta e quindi si allargava a raggio, in mille rami, sulla facciata della casa.

«Questa è la nostra "casa"» disse l'ufficiale austriaco con un sorriso.

«Niente male», rispose Sarti, ripensando agli austriaci edifici della base di San Pelagio o all'*hangar* della sala mensa. L'atmosfera che regnava in quell'angolo della campagna austriaca era veramente idilliaca.

Scese di macchina ed entrò nell'abitazione, mentre

un cameriere in giacca rossa gli apriva la porta augurandogli il buon giorno. All'interno nulla avrebbe fatto pensare ad un alloggio per ufficiali in attività: sembrava piuttosto una casa di caccia, piena di trofei, di quadri, di folti tappeti. Sul caminetto, spento data la stagione, dominava un ritratto di Francesco Giuseppe, l'imperatore. «Come fa a incutere paura e timore?» pensò fra sé Sarti, guardando quel volto da bonaccione, reso severo solamente dai folti favoriti bianchi che lo contornavano; era raffigurato in quel quadro in tenuta da caccia, con tanto di cappellino con piumette.

Sarti fu fatto accomodare in una stanza a lui riservata. Era e si doveva considerare prigioniero: tuttavia i suoi carcerieri gli avrebbero fatto condividere la loro stessa vita di ogni giorno, avrebbe mangiato anche alla loro stessa tavola.

Sua grande preoccupazione fu quella di fare avere notizie ai suoi colleghi e alla famiglia: uno dei piloti si accollò il rischioso incarico di gettare le lettere che avrebbe scritto sul campo-base italiano.

Il bel Danubio blú

Cercando di riparare le pagine del taccuino dalla pioggia, d'Annunzio, infilato nel suo seggiolino, scriveva: *Ore 9 e 10, quota 3.000 - Vedo su l'ala inferiore sinistra l'ombra del casco di Palli - Il sole - Il Wiener Wald!*

Le ultime parole le scrisse gridandole con quanta forza aveva in corpo. Quasi lo avessero sentito, i sette Sva superstiti si gettarono in picchiata dai tremila metri a cui si trovavano fino a scendere a 700 metri di altezza. Vienna si stendeva sotto di loro: la capitale nemica era lì, a portata di mano e, se ne avessero avute, anche di bombe.

Era proprio quello che d'Annunzio voleva dimostrare; che la capitale nemica avrebbe potuto essere bombardata, che non era inespugnabile, ma bensì vulnerabile, in ogni momento.

Il bel Danubio blu, i prati e i parchi verdi, i teatri, i ristoranti, le case, le piazze, gli uomini severi e impettiti, le donne bionde e vaporose che tanto piacevano al Poeta, scorrevano veloci sotto le carlinghe degli sfrontati aerei italiani. Bastava quasi allungare un braccio e avrebbero toccato un tetto, un cilindro, una chioma profumata.

Sui tetti, sui cilindri e sulle chiome profumate, cominciarono invece a piovere migliaia e migliaia di manifestini tricolori, che i piloti italiani gettavano con

ampi gesti del braccio. Una pioggia tricolore che si stagliò nel cielo azzurro di quel mattino estivo.

I Viennesi, increduli e non ancora consci di quello che stava accadendo, cominciarono ad inseguire quei foglietti svolazzanti che stavano planando a terra: bambini, mamme, anziani, seguivano ognuno il loro foglietto. Poi, allungando gli occhi, lessero quanto vi era scritto, in tedesco.

Le parole, ovviamente, erano di d'Annunzio: *"In questo mattino d'agosto, mentre si compie il quarto anno della vostra convulsione disperata, e luminosamente comincia l'anno della nostra piena potenza, l'ala tricolore vi apparisce all'improvviso come indizio del destino che si volge.*

Il destino si volge. Si volge verso di noi con una certezza di ferro. E' passata per sempre l'ora di quella Germania che vi trascina, vi umilia, vi infetta.

La vostra ora è passata. Come la nostra fede fu la più forte, ecco la nostra volontà predomina. Predominerà sino alla fine.

I combattenti vigorosi del Piave, i combattenti vittoriosi della Marna lo sentono, lo sanno. Ma se l'impeto non bastasse, basterebbe il numero; e questo è detto per coloro che usano combattere dieci contro uno.

L'Atlantico è una via che non si chiude, ed è una via eroica, come dimostrano i novissimi inseguitori che hanno colorato l'Ourc di sangue tedesco.

Sul vento di vittoria che si leva dai fiumi della libertà non siamo venuti se non per la prova di quel che potremo osare e fare quando vorremo, nell'ora che sceglieremo.

Il rombo della giovane ala italiana non somiglia a quello del bronzo funebre nel cielo mattutino. Tuttavia la lieta audacia sospende tra Santo Stefano e il Graben una sentenza non revocabile, o Viennesi.

E poi ancora: Viennesi, imparate a conoscere gli

Italiani! Noi voliamo su Vienna, potremmo lanciare bombe a tonnellate. Non vi lanciamo che un saluto a tre colori: i tre colori della libertà. Noi Italiani non facciamo la guerra ai bambini, ai vecchi, alle donne. Noi facciamo la guerra al vostro governo, nemico delle libertà nazionali, al vostro cieco, testardo, crudele governo che non sa darvi né pace né pane e vi nutre di odio e di illusioni.

Viennesi! Voi avete la fama di essere intelligenti. Ma perché vi siete messa l'uniforme prussiana? Ormai, lo vedete, tutto il mondo si è volto contro di voi. Volete continuare la guerra? Continuatela. E' il vostro suicidio. Che sperate? La vittoria decisiva promessavi dai generali prussiani? La loro vittoria decisiva è come il pane dell'Ucraina: si muore aspettandola.

Popolo di Vienna, pensa ai tuoi casi. Svegliati! VIVA LA LIBERTÀ! VIVA L'ITALIA! VIVA L'INTESA!

I Viennesi, increduli, reagirono in modi diversi: ci fu chi sorrise nascostamente, diede uno sguardo verso l'alto e se ne andò velocemente verso casa e ci fu chi spezzò in mille parti i volantini, inveendo con il pugno alzato. I bambini intanto correvano tra le carrozze e i cavalli, inseguendo gli ultimi volantini che ancora indugiavano pigramente a mezz'aria, prima di toccare il suolo. Per loro era una festa: soltanto per loro.

Ritorno alla base

I sette Sva della pattuglia Serenissima virarono contemporaneamente per fare ritorno alla base. Li attendeva un viaggio di ritorno lungo e pieno di incognite, non ultima quella se il carburante sarebbe bastato o no per raggiungere San Pelagio.

Il tempo fortunatamente era bello. Gli aerei seguirono puntigliosamente le tappe che erano state prescritte per il ritorno: Graz, Lubiana, Trieste, Grado, Venezia procedendo alla velocità di circa 160 chilometri orari.

In prossimità di Lubiana il motore dell'aereo di Palli e d'Annunzio tacque all'improvviso, ammutolì. Il Poeta annotò questo episodio nel suo taccuino che, alla fine della spedizione, donò al "suo" pilota: *...pacatamente dal posto che avevo a prua, quasi tagliato dal serbatoio io mi rivolsi verso Natale Palli e gli feci il segno del commiato inevitabile, posi la mano senza guanto nella tasca della mia casacca per prendere la scatola d'acciaio damascato che invece dell'esca ignita custodiva il segreto della tenebra.*

Anche presi l'ultimo de' tre taccuini di volo per vergare con la punta di rame una parola; che di tante e tante poteva forse essere la più bella. Quale?

Natale mi rassicurò senza parola, con una illuminazione del volto che non era il sorriso. E di poi ho sempre pensato che soltanto l'aria di amicizia può

abolire quella estrosa contrattura di muscoli; e soltanto nell'alto, forse.

Sopra la selva di Tarnova, e sopra il lido di Grado si rinnovò quell'attimo. E non più mai. Nel volo tra le acque di Grado e il campo di San Pelagio, non interrompi la mia consuetudine. Scrissi. Si scrive nell'acqua, si scrive nell'arena, si scrive nella cenere, si scrive nel vento?...

Quando gli aerei italiani furono sulla laguna veneta il "comandante" lasciò cadere un suo messaggio alla città: «La squadriglia di nome SERENISSIMA, tornando dall'aver portato nel cielo di Vienna il segno sempre fausto del Leone dipinto sui fianchi delle sue fusoliere da battaglia, getta un saluto d'amore e d'orgoglio a Venezia la bella, che fu sempre veduta sorridente nel lungo volo tra ala e ala, protettrice adorabile» 9 agosto 1918, Gabriele d'Annunzio.

«Ritornano, ritornano!»

Erano le 12 e 35; mi ero appisolato all'ombra di un *hangar* della base di San Pelagio quando mi parve di sentire un rumore lontano. Sognavo, oppure... No, non sognavo. Balzai in piedi e corsi verso la pista di atterraggio gridando: «Ritornano, ritornano, ce l'hanno fatta».

Alle mie grida uscirono tutti dai loro rifugi, dove cercavano di vincere il caldo estivo di quell'ora: camerieri, meccanici, cuochi, piloti, attendenti, tutti fuori a correre, sudando e gridando.

«Eccoli», il grido uscì dalla bocca di tutti, all'unisono.

I sette Sva apparvero ai nostri occhi, gabbie di legno fragili e gloriose nello stesso tempo. Il tempo che si fermassero sul prato e fummo attorno a loro. Io corsi vicino all'aereo di Palli e aiutai a scendere lui e d'Annunzio: erano visibilmente esausti. Tante ore passate in quegli abitacoli angusti, prima inondati dalla pioggia e poi arroventati dal sole, li avevano provati, inevitabilmente. Palli e d'Annunzio si sfilarono i pesanti calzerotti di lana e posero i piedi scalzi sull'erba, per cercare ristoro: sui loro volti, sopra ai segni della stanchezza, si andava diffondendo una intensa e visibile soddisfazione.

Palli chiese, quasi timidamente, al Poeta di mostrargli, adesso che erano arrivati, il taccuino di volo.

Lo vidi scorrere le pagine scarse e la sicura calligrafia del comandante; lo guardò arrossendo, tenendolo sul cuore, gli chiese: «Me lo doni?».

«Tienilo», fu la risposta del Poeta.

Alla gioia dell'arrivo subentrò però subito la preoccupazione per la sorte degli altri compagni che mancavano all'appello.

Li misi subito al corrente di quanto era capitato al capitano Masprone; Ferrin e Contratti erano lì, tra i primi accorsi sul campo a festeggiare gli arrivati; li tranquillizzai sulle condizioni del capitano ma non potei fare altrettanto per il tenente Sarti; loro lo avevano visto scendere su un campo nemico. Con questo peso nel cuore ci ritirammo nei nostri alloggi per un almeno breve riposo: anche noi, infatti, che pure eravamo rimasti a terra, eravamo esausti per la lunga attesa e i nostri nervi avevano bisogno di distendersi.

Il pensiero della sorte di Sarti, del quale nessuno aveva notizie, mi accompagnò costantemente e mi rigirai a lungo prima di prendere sonno, nonostante la mia stanchezza.

Erano le prime ore del pomeriggio eppure avevo sistemato la sveglia, in modo da essere in grado di predisporre la cena per i reduci: doveva essere, ovviamente, una cena speciale. Non sarebbero mancati gli ospiti, supponevo, e infatti così fu. Ne sopraggiunsero parecchi, più tardi.

Quando la suoneria cominciò a trillare saltai giù dal letto, mi vestii di corsa e scesi negli uffici del comando: lì trovai l'attendente al telefono che mi passò la cornetta: «Hanno appena chiamato, è il Comando Supremo».

Gli alti capi di Roma avvertivano che nella stessa serata era uscito un dispaccio dell'agenzia di stampa Stefani che dava la notizia e le informazioni principali sulla nostra impresa: *una pattuglia di otto apparecchi nazionali, un biposto e sette monoposti, al Comando del maggiore d'Annunzio, ha eseguito stamane un*

brillante "raid" su Vienna, compiendo un percorso complessivo di circa 1.000 km dei quali oltre ottocento su territorio nemico. I nostri aerei, partiti alle ore 5 e 50, dopo aver superato non lievi difficoltà atmosferiche, raggiungevano alle 9 e 20 la città di Vienna, su cui si abbassavano a quota inferiore agli 800 metri, lanciando parecchie migliaia di manifestini.

Sulle vie della città era chiaramente visibile l'agglomerato della popolazione. I nostri apparecchi, che non vennero fatti segno ad alcuna reazione da parte del nemico, volarono su Wiener Neustadt, Graz, Lubiana e Trieste. La pattuglia così compatta si mantenne in ordine serrato lungo tutto il percorso e rientrò al campo di aviazione alle 12 e 40. Manca un solo apparecchio che, per un guasto al motore, sembra sia stato costretto ad atterrare nelle vicinanze di Wiener Neustadt.

Avevo preso nota del testo del dispaccio su un pezzo di carta e mi precipitai fuori, balzai sulla macchina di servizio e mi feci portare alla sala mensa. Qui i camerieri, secondo le mie indicazioni della mattina, avevano lavorato egregiamente, abbellendo con bandiere e striscioni la sala mensa. Il menù era particolarmente ricercato, con piatti di pesce che avevo ordinato a Venezia, vino bianco friulano e champagne per il comandante.

Uno alla volta o a gruppetti di due, i protagonisti del folle volo entrarono nella saletta, accolti dal grido di chi già si trovava all'interno: un *hurrà* particolarmente strepitoso siglò l'ingresso di d'Annunzio. La cena si protrasse a lungo quella sera, tra brindisi e grida di giubilo; nel frattempo erano giunti alla base gli ospiti a cui ho accennato prima: personalità, giornalisti, amici degli aviatori.

Il mattino seguente il nostro attendente tornò da Padova portando una copia del "Corriere della Sera", che in prima pagina riportava il dispaccio dell'agenzia

Stefani, seguito da un pezzo di commento alla grandiosa spedizione della pattuglia Serenissima.

Bisogna confessare — scriveva il Corriere — che la prima impressione all'annuncio dell'audacissimo volo è il rammarico per il carattere incruento della vittoria. Abbiamo troppo profondamente infisso nel cuore il ricordo della strage di Padova, delle gesta erodiane, degli assassini austriaci volanti sopra le città aperte, sopra le popolazioni pacifiche, sopra il terrore delle donne e lo stupore dei fanciulli. Vi sono troppe tombe di assassinati nei nostri cimiteri. E lì per lì può rincrescerci pensare che Vienna non ha appreso sotto il volo dei nostri meravigliosi aviatori che cosa sia la guerra insegnata dai carnefici dell'Austria.

Ma è soltanto una prima impressione, un primo moto dell'animo. Immediatamente subentra una pura ammirazione per il gesto di audacia pura. E' la vittoria azzurra, con le ali senza sangue.

Non arrischiavano la vita i Viennesi che hanno troppe volte esultato per le carneficine commesse dai loro aviatori fra le popolazioni italiane: l'arrischiavano soltanto quei valorosi Italiani che si erano spinti così lontano per dire così vicino all'Austria nemica: «Siamo noi, altra gente, altra razza, altra civiltà, altro cuore. E vi gettiamo delle parole nella lingua di Dante... E' una vittoria... E' un ammonimento -. Possiamo rivantare senza jattanza il "gentil sangue latino" in faccia a Vienna umiliata e salutare nei cavalieri dell'aria, reduci da Vienna, i testimoni della nostra nobile Patria!».

La copia del giornale corse di mano in mano letta, divorata con gli occhi da tutti i componenti della famiglia di San Pelagio e finì con l'essere affissa in una grande cornice nella sala mensa, il nostro punto di incontro, in mezzo alle caricature di quei folli che avevano avuto il coraggio di portare a termine una simile impresa.

Stavamo rimirando la conferma scritta di quello che era stato fatto con caparbia determinazione, quando un meccanico entrò trafelato nella saletta annunciando l'arrivo di un aereo nemico sulla nostra base. Era una pronta reazione dell'Austria alla nostra impresa? Ci guardammo l'un l'altro, per un attimo, preoccupati.

Uscimmo di corsa verso la pista erbosa. In effetti quello che stava volteggiando sopra i nostri *hangars* era veramente un apparecchio austriaco. Cosa voleva? Che intenzioni poteva avere così da solo? Era un incursore che precedeva una pattuglia di bombardieri?

Mentre ci ponevamo queste domande senza risposta, l'aviatore austriaco protese un braccio fuori dell'abitacolo e lasciò cadere un minuscolo paracadute al quale era legato un pacchettino; quindi agitò la mano in gesto di saluto e riprese quota veloce, verso la strada del ritorno.

La nostra perplessità, i nostri dubbi crebbero ancora: non riuscivamo a capire il senso di quanto ci accadeva sotto gli occhi. Un soldato intanto era corso verso il punto dove era caduto il paracadute e ce lo riportò, ansante. Lo afferrai con le mani tremanti e lo aprii febbrilmente, mentre attorno a me si era fatto il silenzio: tutti guardavano trepidanti l'involucro di tela cerata, legata con un filo di ferro.

Sorpresa! Erano tre lettere di Sarti: una per il comandante, una per i familiari e l'altra per me, affinché provvedessi a sistemare tutte le sue cose. Tirammo tutti un sospiro di sollievo sapendolo vivo e sano. Assicurava di aver distrutto l'apparecchio e ci raccontava della accoglienza cameratesca che aveva ricevuto dagli Austriaci. Uno di quei piloti, coraggiosamente e con spirito cavalleresco, aveva voluto raggiungere la nostra base per tranquillizzare lui e rassicurare noi sulle sue condizioni.

Il giorno stesso il giornale austriaco *Arbeiter Zei-*

tung pose ai suoi lettori un interrogativo: Ma dove sono da noi, fra tanti poeti che hanno cantato la guerra, i d'Annunzio che l'abbiano anche attuata?

DOCUMENTI

Da Venezia la bella a Vienna la nemica: il volo della «Serenissima» nelle parole di Antonio Locatelli pilota

Un giorno del luglio 1918 sotto i capannoni della squadriglia "Serenissima" eravamo adunati intorno a D'Annunzio a discutere circa il volo sulla capitale nemica. Oltre al comandante Masprone e ai piloti della "Serenissima" c'era il cap. Palli che era stato scelto per pilotare il biposto di D'Annunzio, e c'era Allegrì che s'era trasferito di autorità propria, piovendo dal cielo col suo apparecchio, nella nostra squadriglia. D'Annunzio aveva risolto la questione presso le supreme autorità politiche e militari; noi con i motoristi avevamo preparato gli apparecchi e i motori che rispondevano e cantavano come violini...

IL PRIMO TENTATIVO. — Il 2 agosto eseguiamo un primo tentativo verso Vienna, ma un pericoloso velario di nebbia bassa che affoga il piano e invade i campi di aviazione ci fa battere in ritirata, appena in tempo per ritrovare dove prendere terra. Seguono giornate di tempo perfido. Noi dormiamo tutti in una casa in piena campagna; la notte del 6, tardissimo, eravamo ancora svegli a chiamarci da stanza a stanza, mentre ogni tanto spiavamo il cielo magnifico; era tanta la gioia che uscimmo in pigiama a danzare il girotondo a un crocicchio di campagna. Nessuno di noi pensava che quella danza di stregoni, eseguita sotto i pioppi che si agitavano stormendo nello zèfiro contro il cielo stellato, preludesse a un temporale che venne il giorno dopo e sembrò voler schiantare ogni cosa.

L'8 agosto siamo in volo di nuovo, ma una forte tramontana ci toglie la possibilità di un percorso così lungo con l'autonomia contata. Censi, partito dopo di noi, per un inconveniente al motore subito rimediato, non incontra la nostra pattuglia che ritorna, e prosegue; sulle Alpi Giulie la tramontana lo ghermisce con

risucchi che gli minacciano talmente la stabilità da fargli temere di finire a terra e quindi di essere passato per le armi quale portatore di manifesti; allora si libera di questi e ritorna. Noi, certi che Censi sarebbe rientrato, facciamo ritirare gli apparecchi e ci nascondiamo, così che quando egli approda assistiamo ai suoi gesti di disperazione, credendoci egli ormai su Vienna, finché, impietositi, usciamo, urlando, e vediamo lo spianarsi della sua faccia nel più largo dei sorrisi. Ma i manifesti lanciati in piena Austria potevano scoprirci e far sì che i nemici si preparassero a riceverci con squadriglie da caccia e artiglierie a Vienna; perciò bisognava partire all'indomani, o mai più.

“TUTTI PER UNO, UNO PER TUTTI”. — La prima alba del 9 agosto ci trova tutti insonnoliti sotto i capannoni, donde escono come ombre i velivoli che si dispongono affiancati sul prato. D'Annunzio ci riunisce e con voce dal timbro metallico dice che oggi bisogna arrivare a Vienna ad ogni costo; dà a ciascuno una bandierina di seta portafortuna che firmerà al ritorno, stabilisce l'ordine di marcia e ci fa giurare secondo la formula: “Tutti per uno, uno per tutti”, mentre fuori si propaga il brusio dei motori in prova.

L'aurora fa brillare il prato rugiadoso, investe le ali di seta paglierina, marezzata sul dorso, e accende le fusoliere con lo stendardo dipinto a fiamma e il Leone di San Marco che campeggia, di oro fulvo. Ci vestiamo di volo, allegrissimi; ciascuno sistema a bordo le carte e il portafortuna; quasi tutti si calcano in testa, o legano intorno al collo, la calza di seta che gli aviatori usano, donata da qualche donna; poi balziamo negli scafi, e in vena di scherzare ci lanciamo auguri e frizzi: raccomandiamo a Granzarolo che lasci stare le belle Viennesi, a frate Ginepro che non porti a casa per ricordo la cima della torre di Santo Stefano. D'Annunzio intona l'alalà augurale cui tutti facciamo coro; poi quando il colonnello La Polla lancia il segnale di partenza e il razzo si sgrana pallido nel primo sole, tanto per celiare fino all'ultimo momento, e secondo un'intesa, fermiamo simultaneamente le eliche e ci voltiamo per vedere i gesti disperati del colonnello che grida che non abbiamo capito niente.

Dopo alcuni secondi le eliche frullano di nuovo, e allo scoppiare del secondo razzo io prendo subito l'abbrivo e spicco primo da terra, seguito da Allegri e dagli altri in catena. D'Annunzio e Palli partono ultimi per rimontare la formazione e ispezionarla durante il percorso di assetto. Quando passiamo su Venezia,

salutandola, siamo in perfetta formazione di otto, disposti su due file aperte a punta di lancia: D'Annunzio con Palli in testa, Allegri ed io poco indietro, ai lati, con l'impegno di assistere loro che non hanno mitragliatrici in caso di combattimento; poi Granzarolo, Censi, Sarti, Massoni, infine Finzi, che chiude la marcia nella pericolosa posizione di retroguardia. I velivoli di coda sono scaglionati più alti per potersi più facilmente serrare con i primi in caso di attacco.

SUL FRIULI INVASO. — Fendiamo diritti, costeggiando l'Adriatico fino alle foci del Livenza. Solchiamo con le ali tricolori il cielo del Friuli invaso, superiamo la valle dell'alto Isonzo, ricolma di nebbia, presso il Monte Nero, tagliando le antiche trincee abbandonate, donde certamente i morti ci guardano e ci benedicono. La splendida cerchia di rupi bianche delle Alpi Giulie si para innanzi; rasentiamo quasi il Monte Tricorno, cinto di un'aureola di sole; nell'atmosfera irrequieta la nostra cavalcata di fantasmi inizia un primo tempo di danza. Ci troviamo librati sulle valli, sui laghi della Carinzia e sopra la città di Klagenfurt, dal cui campo d'aviazione partono due aeroplani che perdiamo di vista. Più avanti le nubi chiudono la rotta da ogni lato, le montagne si tuffano nelle nebbie e c'è un'oscurità foriera di tempesta.

Allora decidiamo di superare le nubi impennando. Dense masse di vapori ribollono sotto di noi, travagliate da vaste correnti; saettiamo dall'una all'altra cupola abbagliante, evitiamo una voluta, ci immergiamo nell'oscurità di un nembo, scomparendo alla vista gli uni degli altri, poi riemergiamo non dispersi; intanto i velivoli profondano e rimbalzano, altalenando vertiginosamente nel rimescolio dei venti. Il cielo sopra i cumuli perde a poco a poco la sua trasparenza jalina, e il sole ne è velato finché scompare tra neri tentacoli.

Le figure dei nostri velivoli dalle ali brevi e dalle fusoliere magre, coronate dalla raggera urlante dell'elica, sgroppanti e ondeggianti in quella fumèa che sommerge il mondo e divora il sole hanno un che di apocalittico. Siamo cavalieri della morte e messaggeri di sventura. Il pensiero della nostra missione e quella visione di bolgia ci esaltano; non percepiamo più l'angoscia inesprimibile che tiene sospeso l'animo del volatore di guerra sopra il territorio nemico come sopra un oceano senza vita e senza salvezza.

Accosto ala ad ala l'apparecchio di punta: Palli è intento alla

rotta. D'Annunzio pare che guardi fisso e mediti; si avvedono di me, sorridono, salutano e mi fanno cenno di scostarmi; Allegrì si serra pure vicinissimo, sorridendo; la sua barba di frate che sfugge dal cuffiotto si scompiglia sull'orlo della fusoliera. Poi io impenno, rallento e mi lascio sciare e scarrocciare fin presso il velivolo che mi segue: Granzarolo si prepara ad evitarmi sbandando, mette la testa fuori e mi fa cenno interrogativo; gli altri apparecchi seguono impetuosi altalenando: mi sento rassicurato di avere intorno a me cuori d'amici e non fantasmi.

IL LANCIO DEI MANIFESTI. — Più avanti il volo si fa più regolare e le nubi presentano squarci; attraverso ad uno di questi vediamo la città di Graz e la Valle della Mur. Doppiamo il Semmering, poi ci tuffiamo attraverso la nuvolaglia, passando sotto in corrispondenza di Wiener Neustadt, dove vediamo un campo di aviazione con sette aeroplani allineati. Poco avanti l'apparecchio di Sarti, per guasto al motore, resta indietro e profonda per prendere terra; il poeta scrive accorato sul suo taccuino: "L'ottava stella s'è consumata". Dopo una corsa impaziente sul piano che prelude il Danubio, e attraverso grosse borgate, intravediamo i grandi stabilimenti e il convergere di numerose linee ferroviarie, che preludono la grande città.

Quasi inaspettatamente, alle nove e un quarto, attraverso la lieve caligine, mi appare la macchia pallida di Vienna; mi sfugge un grido di meraviglia e mi bilancio sulle ali, imitato dagli altri, in segno di gioia. Mi batte il cuore; ho sempre avuto una predilezione per Vienna nemica il cui volto mi appare oggi come un volto di donna sognata, "dalla grazia ambigua d'altri tempi, dei tempi del Re di Roma".

Sorvolando il Castello imperiale col parco meraviglioso di Schönbrunn, dominato dalla Glorietta, un raggio di sole investe le ali e le fusoliere che fiammeggiano come se i leoni dipinti sui fianchi si ridestassero da un sonno secolare fiutando la nemica: "Iterum rudit leo". Noi siamo come chi ha innanzi a sé troppa grazia; la città meravigliosa, con i suoi tetti di un grigio scuro, i viali sontuosi e i molti palazzi influenzati dall'arte italiana, si stende alla nostra mercé. Le vie e i mercati rigurgitano di gente; basterebbe calare rasente i tetti e mitragliare quegli assembramenti per vendicarsi a usura dei morti innocenti, per bombe nemiche, di Padova, di Verona, Treviso e Venezia, e vendicare le ferite irreparabili dei marmi e la distruzione di opere d'arte delle nostre città.

NEL CUORE DEL NEMICO. — Siamo nel cuore del nemico e potremmo far sentire l'artiglio di Venezia; ma se la Hof imperiale si rannicchia guardando tetra ed ostile, c'è poco lontano la Chiesa Votiva di Santa Maria che alza le due bianche torri gotiche come mani giunte. (Oh, gentil sangue latino!). Non c'è posto nei nostri cuori per l'odio cieco: "non vogliamo il sangue dei vostri bimbi, non il pianto delle vostre donne". La folla che gremisce la strada è come inchiodata dallo stupore; in certe vie si propaga l'ondeggiamento del panico; tutti devono aver compreso che cosa significhi quel rombo settemplice che domina la città; la nostra vendetta matura nell'angoscia che pesa su Vienna dominata. Sapremo più tardi che l'impressione fu enorme, ma che le donne di Vienna sognarono dei cavalieri azzurri.

Dai nostri apparecchi partono successivamente i manifesti con miriadi di faville tricolori; il cielo è come invaso da una pioggia lenta di fiori. Sono i nostri morti che parlano gravemente per bocca del poeta: "Sul vento di vittoria che si leva dai fiumi della libertà non siamo venuti se non per la gioia dell'arditezza".

Ogni frase sembrava allargarsi sulla città come squillo ora lieto, ora accorato di campane celesti: "Il rombo della giovine ala italiana non somiglia a quello del bronzo funebre, nel cielo mattutino. Tuttavia la lieta audacia sospende tra Santo Stefano e il Graben una sentenza non revocabile, o Viennesi". La sentenza non revocabile era la Vittoria d'Italia.

Sorvoliamo il Ring, snodandoci poi in formazione lineare intorno alla Cattedrale di Santo Stefano, a poche centinaia di metri d'altezza; sorpassiamo la città, eseguendo 120 fotografie, fino al Danubio, indi ritorniamo sul centro, mantenendo la formazione compatta.

Quando volgiamo la prua verso l'Italia abbiamo la sensazione della distanza che ci separa dalla Patria; prendiamo una rotta più a sud per evitare i temporali e filiamo veloci e intenti, con nel cuore a un tempo il ricordo indimenticabile di Vienna e la nostalgia di Venezia.

IL FESTOSO RITORNO. — Dopo un volo regolare giungiamo a Lubiana, accolti da un furioso tiro di artiglieria; così a Aidussina. Giungiamo sull'Adriatico in vista di Trieste che manda due idrovolanti in caccia; infine, con grande emozione, avvistiamo la prima nostra torpediniera che si è spinta audacemente fin quasi sotto Trieste per appoggiarci, ed ora eseguisce evoluzioni per farsi riconoscere. Ci tuffiamo tutti insieme, men-

tre da Grado ci sparano, verso quel lembo di Patria; la nave ha già messo la prua su Venezia e fila con una grande scia, mentre l'equipaggio è schierato sul ponte e saluta. Noi rispondiamo col braccio teso; sorpassiamo la seconda torpediniera scaglionata a distanza, poi la terza e la quarta; avvistiamo il Piave e infine Venezia, che splende nella luce meridiana con le acque e le cupole, come a festa. Rombiamo bassi sui tetti, suscitando i voli dei colombi spaventati, e D'Annunzio lancia il messaggio col "saluto d'amore e d'orgoglio a Venezia la Bella che fu sempre veduta sorridere nel lungo volo, fra ala e ala, protettrice adorabile". Sorvoliamo Padova e raggiungiamo il nostro nido di San Pelagio presso i Colli Euganei. Censi eseguisce due perfetti cerchi della morte, eloquenti per quelli che ci attendono di sotto; poi l'uno dopo l'altro ci tuffiamo nell'afa del meriggio e approdiamo sul prato che sembra insolitamente morbido.

Il nostro paterno generale Bongiovanni, il colonnello La Polla, gli addetti stranieri, ufficiali di ogni arma, giornalisti e amatori ci ricevono ammirati; ma il nostro primo abbraccio è per i bravi e umili motoristi che, dopo l'ansiosa attesa, hanno gli occhi umidi e sentono che quella gloria è anche loro. D'Annunzio ci abbraccia e ci bacia uno per uno, primo Palli; poi insieme mandiamo un alalà alla vittoria di Vienna. Sentiamo dire intorno a noi che il volo resterà nella storia come un gesto di audacia e di cavalleria; noi diciamo semplicemente: "anche questo è fatto" e guardiamo all'avvenire. Domani riprenderemo a scherzare tra noi e a giocare con la morte; oggi abbiamo i sensi inebriati e l'animo traboccante di sentimenti che rimarranno forse per sempre inespressi, ma che ci illumineranno tutta la vita.

Dalla parte degli Austriaci

Rapporti e segnalazioni sul volo della Serenissima tratti dagli archivi del Ministero della Guerra

TELEGRAMMA

Cancelleria militare di Sua Maestà imperiale e reale

Al Ministero della Guerra

molto urgente VIENNA

La cancelleria militare di S.M. in Reichenau — nel corso del giorno 10/8 chiede le sia dato rapporto telegrafico:

dove sono stati visti per prima gli aviatori nemici, quando la comunicazione è stata inviata da costà, quando gli aerei sono giunti, quando la prima comunicazione a Vienna sugli aerei è stata recapitata, quando è stato ordinato l'allarme aereo.

Cancelleria militare di S.M.

*Villach il 10/8 ore 12,50 (ill.)
consegnato al comandante della stazione*

(Archivio di guerra, Vienna)

Cancelleria militare di S.M. a Reichenau

ricevuto Comando mil. Vienna

10.8.18 ore 4,20 per mezzo (ill.)

KM. Comando militare Vienna 223 10.8. 4,10 nm/

Al telegramma del treno di Corte, si comunica in riscontro:
gli aerei nemici avvistati dapprima a Sankt Veit del Glan —
comunicazione da là alle 7,30 consegnata per avvio succ. a
Bruck an der Mur — aerei apparsi su Vienna alle 9,20 — alla

stessa ora comunicazione da Bruck an der Mur — il comandante del servizio nelle retrovie è già a Bruck an der Mur per le dovute rilevazioni — dopo il cui rientro completeremo rapporto.

KM. (comando militare)
5/1 10.633 del 1918

(Archivio di guerra, Vienna)

TELEGRAMMA

alla Cancelleria militare Treno di Corte di Sua Maestà

Vienna, Corte 9/8/1918

Oggi 9 agosto 1918, una staffetta di aerei che constava di 6 apparecchi italiani giunse su Vienna e venne riconosciuta alle 9,20 antimeridiane sulla città interna: gli aerei gettarono solo volantini; dopo circa 10 min., lungo la ferrovia Sud si diressero in quella direzione, per il rientro.

Un aereo ha effettuato atterraggio di fortuna presso Schwarau ed i due uomini dell'equipaggio, che diedero l'aereo alle fiamme, vennero fatti prigionieri: gli altri 5 aerei, che furono oggetto e mira delle nostre batterie, senza però alcun risultato, continuarono il loro volo verso Sud. Gli aerei nostri levatisi in volo a Wiener Neustadt — per inseguirli — non ebbero scontro in aria, poiché non poterono avvistare gli aerei nemici e quindi non poterono ingaggiare battaglia.

Nr. 5425/ K S

(Archivio di guerra, Vienna)

K.U.K. Imperiale e regio Comando militare Vienna
Presidium nr. 18.164/Ia

alla cancelleria militare di
Sua Maestà imperiale e reale
Vienna

in rifer. al hstllg (?) N° 18.016/Ia del 9.7.18

Viene presentata una copia del rapporto richiesto dal magazzino di Corte in Reichenau.

Inoltrare alla Cancelleria militare di S.M. imperiale e reale ed al Comando, reparto 5.

Vienna 10.8.1918

1 all.

Presidium 10.8.1918
N° 5.425 ad 1 (ill.) M.K.S.M.

(Archivio di guerra, Vienna)

IMPERIALE E REAL
COMANDO
SERVIZIO DIFESA
AEREA NEL
RETROTERRA

Pres. 27.8.1918
N. 5802 All. 1

(Notazione scritta sul foglio in corsivo: "*vien qui disposta
indagine giudiziaria*")

Res. N. 1013

Apparecchi nemici su Vienna 9.8. a.c. (anno corrente)
Rilievi circa il volo di avvicinamento e sulla ritardata comunicazione del medesimo.

L'imperiale e real Ministero della
Guerra. Sezione 5/L.

Vienna

*Vienna 23 agosto a.c.
1918*

A completamento dei comunicati Res. N° 1013 del 9 e 13 agosto c.a. del Comando suddetto comunico in aggiunta ciò che segue: Su ordine telefonico dell'imperiale e real Ministero della Guerra, Sez. 5/L del 21.8. a.c., avevo il compito di coordinare i rilievi circa le segnalazioni aeree pervenute l'8.1.1918 alle centrali telefoniche e telegrafiche dell'aeroporto di Wiener Neustadt, rispettivamente da

quella sede di avvistamento aereo: ho constatato ciò che segue:

Alle suddette centrali a Wiener Neustadt, dal posto di avvistamento aereo di Marburg, rispettivamente da quello di Judenburg, tramite il Comando aereo di Bruck an der Mur, sono pervenute le seguenti segnalazioni di aerei in volo /: Dispacci circolari /: su proprie linee telegrafiche:

1

Alle 7,15 a.m.
(antimeridiane)
Posto avv. aereo di Marburg

Il posto di avvistamento aereo di Lubiana comunica:

Otto aerei nemici ad occidente di Caorle - direttrice di volo nord, segnalati alle 6,40 da Caorle. Da Caorle e Latisana a Trieste. Alle 7,02 da Trieste a Lubiana.

2

Alle 7,20 a.m.
dal posto di avv. aereo di Judenburg

Il posto di avvistamento aereo di Villacco comunica:

Otto aerei nemici ad occidente di Caorle, direttrice di volo nord, segnalati alle 6,40 da Caorle. Da Caorle e Latisana a Trieste. Alle 7,02 a.m. da Trieste a Lubiana. Dal posto di avv. aereo di Lubiana a quello di Villacco alle 7,12 a.m.

3

Alle 7,40 a.m.
dal posto di avv. aereo di Marburg

Il posto di avv. aereo di Lubiana comunica:
Otto aerei nemici (sconosciuti) direttrice di volo Codroipo-Klagenfurt segnalati dalla guardia aerea di Korada/: 48/1 :/ alle 7,15 a.m. segnalati a Trieste. Otto strani aerei direttrice di volo Udine-Bischoflack, segnalati alle 7,13 a.m. guardia aerea di S. Maria /: 46/1 :/ a Trieste.
Alle 7,30 a.m. da Trieste a Lubiana.

4

Alle 8 a.m.
posto di avv. aereo Judenburg

Il posto di avv. aereo di Marburg segnala:
Otto strani aerei direttrice di volo Udine-Bischoflack, segnalati alle 7,15 a.m. dalla guardia aerea di S. Maria a quella di Trieste, alle 7,30 a.m. a Lubiana.

- 5
Alle 8 a.m.
idem c.s.
- Il posto di segnalazioni aeree di Lubiana attraverso Marburg: otto aerei sconosciuti, direttrice di volo Codroipo-Klagenfurt, segnalati dalla guardia aerea di Korada, alle 7,15 a.m. a Trieste.
- 6
Alle 8,30 a.m.
posto di avv.
aereo di Judenburg
- Posto di segnalazione aerea Villacco comunica:
Otto strani aerei direttrice di volo Udine-Bischoflack segnala il posto di avv. aereo di S. Maria, da Lubiana: Segnalati alle 7,30 a.m. dal posto di avv. aereo di Villacco.
- 7
Alle 8,30 a.m.
idem c.s.
- Posto di segnalazione aerea 9/11:
Theissenegg: / segnalato ronzio sospetto di motori, direttrice di volo Judenburg-Graz ore 8,10 a.m.
- 8
Alle 8,30 a.m.
idem c.s.
- Posto di segnalazione aerea di Villacco segnala:
ore 8,15 a.m. centro raccolta segnalazioni Trieste: otto aerei sconosciuti direttrice di volo Codroipo-Klagenfurt, segnala la guardia aerea di Korada.
- 9
Alle 8,45 a.m.
idem c.s.
- Guardia aerea 8/11 /: Wartkogel :/ segnala ore 8,10 a.m. sospetto ronzio di motori, direttrice di volo Judenburg.
- 10
- Guardia aerea 8/11 : Wartkogel :/ segnala ore 8,11 a.m. sospetto ronzio di motori in direzione Klagenfurt-Graz.

*Verbale dell'interrogatorio
del Ten. Giuseppe Sarti
atterrato a Wiener Neustadt*

Imperiale e real Ministero Guerra
Sez. 5/L N° 4000/1640

(dall'Archivio della Cancelleria)

Protocollo

Assunto il 10 agosto 1918 dal pilota italiano, ten. Giuseppe Sarti, appartenente all'87° Squadriglia Caccia: questi, facendo parte di uno stormo aereo italiano che aveva sorvolato Vienna, era stato costretto ad un atterraggio di fortuna nei pressi di Schwarzhau (Austria meridionale) in data 9.8.1918.

Dati personali:

Il pilota tenente Giuseppe Sarti ha 23 anni, è nato a Barcello-na ed ha studiato ingegneria meccanica prima dello scoppio del conflitto. All'inizio (1915) si arruolò e fu subito assegnato al Corpo aeronautico. Indossa pertanto anche l'uniforme del corpo originario.

Destinato al pilotaggio, assieme ad un piccolo gruppo di colleghi, ebbe il primo addestramento a Pau in Francia, per un periodo di tre mesi; verso la metà del 1915 andò al fronte restan-dovi sino al febbraio 1918 in qualità di secondo pilota (appa-recchi Caudron mono e bimotori).

Su sua stessa richiesta venne comandato ad un periodo di ad-destramento sugli SVA. La Scuola SVA aveva sede a Busto Arsizio, nei pressi di Milano: durata, un mese circa. Al campo di Taliedo attese la sua nuova destinazione, passando al suo nuo-vo incarico verso la fine di aprile; si trovò così nell'87° squa-driglia caccia. In questa unità partecipò a molte imprese, alcune di rilievo, come il Raid su Lubiana ed il Raid di Pola.

Preparazione al Raid di Vienna:

Gabriele D'Annunzio covava da tempo un piano inteso a sorvolare Vienna; già il 4 settembre 1917 aveva compiuto un volo di prova di otto ore e mezzo — volando per oltre mille Km con un Caproni — in cui la quasi totalità di carico utile era stata riservata al carburante; ciò per dimostrare la possibilità teorica di un simile Raid. Verso la metà di giugno, questi piani, confortati dalle prestazioni dei nuovi SVA, presero definitivamente corpo; D'Annunzio sottopose il piano al Comando superiore.

Venne dato ordine di disporre i preparativi per un volo su Vienna; secondo il disposto del governo italiano non avrebbe dovuto mai essere una impresa bellica — con conseguente bombardamento della città — soltanto un lancio di manifestini da gettare per puri scopi politici. L'ufficiale prigioniero è dell'avviso che ciò abbia voluto evitare possibili rappresaglie su città italiane — specie su Roma — città che si trovano già in posizioni minacciate.

A questo fine si sostituirono i serbatoi di benzina, che nei tipi normali contenevano carburante per 4 ore e mezzo di volo, mettendo al loro posto dei serbatoi maggiorati, sufficienti per un volo di 7 ore e mezzo: ciò fu privo di difficoltà tecnico-pratiche in quanto in quegli aerei il serbatoio era sistemato in uno spazio — altrimenti libero — fra motore e posto guida: la sostituzione avvenne in squadriglia.

Contemporaneamente, nelle officine Ansaldo, venne approntato un apparecchio specificamente modificato, in quanto vi venne inserito un secondo sedile per D'Annunzio, per rendere possibile la sua diretta partecipazione quale osservatore. D'Annunzio non pilota personalmente, poiché una ferita all'occhio ha sensibilmente ridotto la sua capacità visiva. Il serbatoio di benzina venne ideato e costruito in forma diversa: con ciò si era guadagnato un piccolissimo spazio per l'osservatore, nel mentre il pilota avrebbe dovuto sistemarsi arretrando la normale collocazione del suo sedile di ca. 10 cm.

Le prestazioni di questo aereo, come dichiarazioni successive provarono, non ebbero a soffrirne.

Vennero forniti motori ben scelti ed ogni aereo venne sperimentato con un volo di 4 ore. Per fissare in modo rispondente la città di Vienna dall'alto ogni aereo fu dotato di 12 lastre fotografiche.

Quali piloti vennero prescelti uomini esperti e provati. I manifestini in lingua tedesca (due testi) vennero compilati dal noto giornalista Hugo Jetti, nel mentre quello in lingua italiana dallo stesso D'Annunzio e passarono immediatamente alla stampa.

Il comando supremo mise assieme proprie carte, comunque disponibili soltanto in stampa bianca e corrispondenti assai poco alla necessità, per cui la squadriglia dovette provvedersi, come meglio poteva, presso diverse librerie, ottenendone di altre.

Venne segnata la rotta precisa, e con l'ausilio della bussola venne tracciato l'intero percorso.

Dopo meno di 4 settimane tutto era stato approntato e gli aerei erano pronti al via dalla fine di luglio; premesso che il campo di volo della 87^a squadriglia era relativamente breve e che gli aerei stracarichi avrebbero richiesto un decollo più lungo, gli aerei prescelti per il Raid vennero trasferiti all'aeroporto di Padova.

Due volte al giorno si rilevavano le previsioni metereologiche.

Partecipanti:

Ufficialmente era D'Annunzio ad esser considerato il Comandante, in realtà, però, tutta l'impresa sarebbe stata diretta dal Capitano Palli, che proprio in vista di quel Raid era stato assegnato all'87^a. Palli aveva comandato anche il volo su Innsbruck. Altri partecipanti erano il Ten. Locatelli, che già aveva condotto i voli su Friedrichshafen (al Bodensee ovvero Lago di Costanza) nonché quelli su Lubiana e su Agram (gli ultimi, in luglio c.a.); c'erano poi il S. Ten. Finzi, Contrati, Massoni, il S. Ten. Allegri e Ferrarin: con loro alcuni altri piloti meno noti. In totale dovevano parteciparvi 10 monoposti ed un biposto (questo per Palli e D'Annunzio).

Volo:

L'effettiva direttrice di volo per Vienna è visibile sulla carta allegata. La quota di altitudine si aggirava sui 2500/3000 m. La velocità era programmata sui 180 Km all'ora. Già prima di Grado, uno dopo l'altro, tre monoposti avevano dovuto invertire la rotta, dopo aver segnalato noie al motore.

(Colpisce il fatto per cui su 11 aerei, ben 4 denunciassero avarie, considerando che i motori impiegati erano stati accuratamente scelti; l'ufficiale prigioniero ha affermato come agli

stessi addetti italiani fosse nota la carente qualità dei materiali impiegati nei motori SVA. L'Italia, infatti, viene rifornita dai suoi alleati soltanto di acciai di qualità meno pregiata. Anche le candele italiane sono inferiori rispetto alla nostra accensione Bosch).

Nella zona del fronte la pattuglia venne investita da un violento fuoco da parte delle armi antiaeree, poi più nulla, sebbene fosse stata sorvolata anche la città di Gorizia e quella di Klagenfurt; da qui si alzò addirittura un aereo austriaco (aereo scuola della compagnia aerea di riserva).

Il tempo favorevole facilitò l'orientamento fino nei pressi di Knittenfeld, qui però gli aerei incapparono in un banco di nuvole fitte, che solo gli strumenti consentirono di superare.

A questo scopo la formazione aerea era stata predisposta in modo che consentisse agli aerei stessi, in condizioni di buona visibilità del terreno, di muoversi in quota senza deviare dalla rotta programmata.

Si prende lettura dell'angolo di bussola; si stabilisce sia pur empiricamente la posizione e la derivante e su quel tracciato si prosegue il volo oltre le nuvole; stavolta i piloti avevano avuto fortuna nel tracciare la rotta e sbucando nei pressi di Wiener Neustadt si trovarono nuovamente in piena visibilità.

Cattura:

Subito dopo aver sorvolato Wiener Neustadt, l'ufficiale da noi catturato ebbe a constatare la rottura di una valvola d'aspirazione del suo motore ed il carburante prese a bruciare: con la pronta chiusura dell'afflusso di carburante e togliendo pressione gli riuscì di evitare l'incendio del velivolo; con una pronta virata dell'apparecchio, il che corrispondeva ad un segnale convenuto in simili circostanze ed evenienze, egli poté avvisare i suoi compagni di dover tentare un atterraggio di fortuna; cercò quindi un'area adatta e possibilmente al di fuori di traffici per poter planare e per poter dare, indisturbato, l'aereo alle fiamme.

Su un campo agricolo — era tempo di raccolto — nelle immediate vicinanze di Schwarzbach, poté prender terra in forma abbastanza liscia; solo nell'ultimo tratto però, pare, in un piccolo fossato, l'aereo capitombolò.

L'ufficiale prigioniero poté immediatamente uscire dall'abitacolo e cercò subito di dare fuoco all'aereo impiegando parte del carburante destinato alla riserva d'emergenza.

Nel frattempo si erano avvicinati alla scena alcuni contadini



Sul vento di vittoria
che si leva dai fiumi della
libertà, non siamo venuti se non
per la gioia dell'arditezza, non sia-
mo venuti se non per la prova di
quel che potremo o rare e fare quan-
do vorremo, nell'ora che sceglieremo.

Il rombo della giovine ala
italiana non somiglia a quello del bron-
zo funebre, nel cielo mattutino. Tutta-
via la lieta audacia sorpende fra
Santo Stefano e il Graben una senten-
za non revocabile, o Viennesi.

Viva l'Italia!

* Nel cielo di Vienna: 9 agosto
1918.

Gabriele d'Annunzio

Non è vero

che i governi dell' Intesa rifiutino una pace giusta la quale dia a tutti i popoli il diritto di vivere liberi, e assicuri il mondo contro il ripetersi di guerre alla prussiana, per conquistare, predare e dominare.

Questa pace giusta i governi dell' intesa la accetterebbero subito perchè solo per essa combattono. La pace prussiana non l' accetteranno mai.

L' Intesa non accetterà mai

paci come quelle di Brest-Litowsk o di Bucarest che non danno nè pace nè pane nè libertà nè giustizia: inganni non trattati, tregue non paci.

Queste paci hanno fatto più male a voi che alla Russia e alla Rumenia perchè hanno rivelato a tutto il mondo: = Questo è l' animo del Governo tedesco, questo è l' animo del governo austroungarico.

E il mondo ha risposto: = Mai. Non vi è pace nè per gli uomini nè per i popoli, senza libertà e senza giustizia.

Viennesi!

quanto i popoli dell' Intesa voi sapete quello che valgono le promesse della Germania.

Liberatevi!

Pensate alle ingiurie, alle vanterie, alle promesse di rapina con cui i vostri Generali nei loro proclami hanno spinto il vostro esercito valoroso contro la libera Italia, per soggiogarla e saccheggiarla.

Ecco: avete trovato la sconfitta invece della vittoria e il sangue invece del pane.

L' Italia non risponde con ingiurie a quelle ingiurie. Essa continua impavida la guerra che combatte dal 1848, dal 1859, dal 1866 per la libertà di tutti i suoi figli, per la libertà di tutti i popoli.

Non è una guerra contro i tedeschi e contro gli ungheresi ma contro i loro governi oppressori.

Tutto il popolo civile è con l'Italia.

Da tutto il mondo, attraverso il libero mare, le giungono armi, danaro, vettovaglie, consensi. E tutto il suo popolo, anche i repubblicani, i socialisti, i cattolici, è unito intorno al suo Re.

Deve essere l'ultima guerra.

La pace deve essere universale e definitiva: non la pace della spada e del terrore, ma la pace della fede e del lavoro comune.

Non la Mitteleuropa cupida sospettosa violenta ed iniqua, ma la piena e durevole concordia fra le Nazioni deve nascere da quella pace, per la felicità nostra e vostra.

Viennesi!

Ricordatevi del 13 marzo 1848 quando lanciaste lo stesso grido di libertà che risonava fraterno a Parigi, a Milano, a Venezia.

Viennesi liberatevi!

S. Pelagio: il Gen. Bongioanni, comandante superiore d'aeronautica, segue col binocolo l'avvicinarsi della Squadriglia nella fase di rientro.



Gabriele D'Annunzio e Natal Palli al ritorno dal raid su Vienna.



Il Ten. Sarti e il suo apparecchio, costretto all'atterraggio nei pressi di Wiener Neustadt a pochi chilometri da Vienna, lungo la rotta del ritorno.



Nel gruppo centrale, da destra, alcuni reduci dal volo su Vienna: Ten. Piero Massoni, Ten. Ludovico Censi, Ten. Aldo Finzi, Gabriele D'Annunzio, Cap. Natali Palli, Ten. Antonio Locatelli, Ten. Giordano Grenzarolo.



Padova, 20 settembre 1918: il Cap. Natal Palli viene decorato da re Vittorio Emanuele III, con la croce dell'Ordine militare di Savoia.





Mio carissimo Pali,
vorlio nuovamente ringra-
ziarla della generosa pro-
tezza con cui ha accettato di
condurmi nel cielo di Vienna.

Alla mia grande ammirazione
si aggiunge un'affezione rico-
noscente, un sentimento frater-
no. Mi considero come un
buon compagno, omai abituato
to a guardare il destino con
occhio fermo e tranquillo. Non
abbie alcuna inquietudine. Io

sono fiero e lieto di legare, in
un' ora a un messaggio, la mia
vita alla vita di un con-
prode combattente.

La supplico di affrettare
il lavoro utile. Io sono qui
per eseguire un bombardamento
on l'Alta via, all'Alta di
domani. Poi verrò a San Te-
lario. Nel caso ch'Una abbia
da farmi comunicazioni
urgenti, si ricordi che il
numero del mio telefono è

6.60



Mentre scrivo, comin-
ciano i segni d'una
nuova turbolenza nel cielo
Non so perché, sento in me
che la giornata limpida e
propizia sarà quella del 4
agosto: alba di un anniver-
sario, da celebrare eroicamen-
te: ancora cinque giorni,
necessarii alle ultime cure.

Arrivederci.

Le stringo la mano
affettuosamente. V. San

Giuseppe D'Annunzio

28. VII.
1918

che osservavano tranquillamente il suo darsi da fare, guardando il tutto da vicino. Il vento soffiava però abbastanza forte, allontanando il fuoco da ciò che restava dell'aereo ed impedendone la combustione totale.

Egli si mise di nuovo all'opera ed aiutandosi con carte di volo, manifestini ecc. poté meglio alimentare il fuoco trasformando la fusoliera, e quindi il tutto, in un rogo distruttore.

Quando la fusoliera prese fuoco esplose anche il serbatoio principale e l'aereo si dissolse completamente. Soltanto allora giunse sul posto un gendarme che, compresa la situazione, arrestò l'ufficiale italiano per poi trasferirlo al primo posto di polizia. Da lì venne poi portato a Wiener Neustadt a bordo di un'auto.

Rilevazioni tattiche:

La 87^a squadriglia, nota col nome di "Serenissima", venne costituita a Brescia nel febbraio 1918 e destinata al ruolo di "squadriglia rappresaglie"; venne dotata di speciali aerei coi quali avrebbe dovuto eseguire azioni di bombardamento a volo radente nel retroterra austriaco; a questo scopo ebbe per prima i nuovi SVA (costruiti dallo stabilimento genovese del gruppo Savoia-Verduzio-Ansaldo); questi aerei, per la loro eccezionale velocità e per il vantaggio derivante dalla soluzione monoposto, che consentiva una rilevante scorta di carburante, quindi un raggio di azione di 850 Km, sembrarono i più adatti allo scopo. La squadriglia dispone di circa 25/30 aerei e di 18/20 piloti, suddivisi in tre reparti operativi; la normale squadriglia è del pari suddivisa in tre reparti e dispone mediamente di 3x6 aerei (= 18).

Con la battaglia del Piave e dopo approfondite constatazioni, l'esigenza si rivelò inferiore al previsto e la squadriglia venne poi e quasi esclusivamente adibita in ricognizioni a largo raggio, per le quali ogni aereo venne munito di un'apparecchiatura fotografica incorporata ed adatta ai monoposti.

Questo impiego, secondo quanto asserisce l'ufficiale prigioniero, è del tutto privo di pericoli per i piloti. La zona in cui si snoda la linea difensiva del fronte viene sorvolata ad alta quota ed a pieno gas (ca. 220 Km orari), quindi ci si abbassa sino a 1000 m circa, riducendo la velocità fino a ca. 100 Km orari, per rendere più agevole l'azione della ricognizione.

In caso di attacco, così ritiene il prigioniero, è sufficiente ridare tutto gas, il che consente di sfuggire agevolmente all'ae-

reo avversario, quando, per vari motivi, non si ritiene opportuno accettare lo scontro.

Piani successivi:

Secondo quanto circolava nell'ambito della squadriglia, così asserisce il prigioniero, questo volo vuol dire ai Viennesi che l'Italia può effettuare attacchi di formazione chiusa sulla città di Vienna impiegando gruppi di aerei; asserisce altresì che per ora non si pensa ad immediate ripetizioni attive di simili voli.

In nessun caso, egli dice, dovesse l'operazione venir ripetuta, si ricorrerebbe al lancio di bombe, poiché e comunque, fra una qualsivoglia città situata in zona bellica e la capitale di uno Stato, corre una grande differenza: inoltre non si ignora la eventualità di una possibile rappresaglia nemica su Roma, non senza poi sottovalutare la limitata portata utile di carico distruttivo. Circa un possibile Raid su Budapest, egli dichiara di nulla saperne. Considerando voli di questa portata vanno tenuti presenti anche i possibili banchi di nuvole — quindi le inevitabili correzioni di rotta — nonché gli altrettanto possibili errori direzionali: dopo queste considerazioni pratiche si ritiene che il volo su Vienna abbia quasi del tutto utilizzato — sino al limite — il raggio d'azione teorizzato (gli aerei, difatti, impiegarono — sempre secondo le asserzioni italiane — 6 ore e 50 minuti in volo, disponendo di una scorta di carburante di sole 7 ore e 30 minuti.)

Dichiarazioni di carattere tecnico:

Lo SVA, inizialmente non molto apprezzato, pare invece essere — se ben pilotato — un eccezionale apparecchio; la sua velocità è di ca. 220/230 Km orari. Fra le sue prestazioni di maggior rilievo emerge quella di consentire anche un "volo rallentato". Volando a 100 Km orari, l'apparecchio, grazie alle sue ali relativamente estese, dà ancora garanzia di piena stabilità. Altra sua qualità, oltre a ciò, non risulta che in caso di motore inceppato si appesantisca eccessivamente di testa, per cui senza che il pilota debba notevolmente e necessariamente variare il suo assetto di guida, solo attivando il pedale del gas, l'aereo può immediatamente passare dalla velocità di 100 a quella di 220 Km orari. Grazie a ciò si ritiene che non vi siano difficoltà a volare mantenendo una formazione abbastanza chiusa nemmeno in percorsi di 1200 Km o giù di lì.

Il tipo normale SVA ha carburante per 4 ore e mezzo di volo

e può anche portare 150 Kg di bombe. Il tipo speciale ha serbatoio per 7 ore e mezzo ed una apparecchiatura di sostegno per 3-25 Kg di bombe: inoltre ha un armamento di 2 mitragliere fisse di tipo Maxim-Vickers (queste vennero installate anche nel volo su Vienna, come possibile arma difensiva).

L'apparecchio ne sortiva fortemente appesantito tale da richiedere un decollo molto lungo, pronto però a reagire docilmente ai movimenti impressigli dal pilota.

Il tipo normale, con armamento bellico, con 2 mitragliere, raggiunge in 18 minuti la quota di 5000 metri. L'ufficiale italiano si dichiara pienamente soddisfatto della docilità di guida dell'aereo: il motore installatovi è il 220 PS SPA, che comunque, per le frequenti carenze qualitative dei materiali impiegati, non dà rilevante sicurezza d'impiego. Pare sia già in costruzione un motore Isotta-Fraschini, da installare appunto sugli SVA.

L'aereo è di solida costruzione, non pare che sinora si siano verificate incrinature o rotture di qualsivoglia entità, malgrado i "looping" e le usure cui viene sottoposto. La industria Ansaldo ha recentemente costruito per stretto impiego bellico un nuovo aereo che porta carburante per sole ore 2,30, conseguentemente molto più piccolo, leggero, di ancora maggiore manovrabilità; dovrebbe sviluppare una velocità di 230 Km orari e dovrebbe divenire avveniristicamente il monoposto da combattimento per il fronte italiano.

Gli stabilimenti SIA (Società Italiana Aviazione) hanno costruito un nuovo bombardiere da impiego diurno: è un biposto con 600 PS, motore di 12 cilindri a V e potrà portare 400 Kg di bombe. La sua velocità si aggirerebbe sui 195 orari: questo aereo porta per ora carburante per sole 3 ore e mezzo di volo, potrebbe però esser adattato dopo, previi opportuni accorgimenti tecnici, per Raid a più lungo raggio. Quattro di questi aerei hanno recentemente preso parte all'attacco su Pola.

Il morale in Italia

Abbiamo chiesto all'ufficiale se lo spirito combattivo, dall'ultimo scontro sul Piave, si sia o meno notevolmente rialzato; il Sarti ritiene che aver contenuto l'avanzata nemica sia stata una prova di forza affrontata con successo e come tale positivamente considerata psicologicamente dagli Italiani. Comunque, aggiunge, una vittoria è significativa soltanto se ne consegue una conquista di territorio.

Malgrado i risultati positivi degli alleati, nei circoli degli uf-

ficiali italiani si pensa che la guerra non possa venir decisa dalle sole armi.

Dichiarazioni a titolo personale

E' sconcertante che aviatori, che si sono comunque e dovunque distinti al fronte, non possano ottenere impiego in retroterra — come nel caso del nostro prigioniero — che dall'inizio del conflitto è sempre stato in una zona di guerra operandovi ininterrottamente, portando il suo sistema nervoso al punto di rottura.

E' opinione del prigioniero che dei 3000 aviatori italiani (numero approssimativo di quelli addestrati al volo) soltanto una minima parte venga impiegata al fronte: i restanti pare si aggirino senza specifico utilizzo nelle retrovie.

Questo rapporto è stato inoltre inviato a:

Cancelleria militare di S.M.	1)	1	esemplare/i
AOK (Rep. operativo gruppo aereo)	2)	20	»
AOK (Reparto notizie)	3)	2	»
AOK (Rep. operativo I° gruppo)	4)	1	»
Ufficio evidenza del GSTBS	5	1	»
Ispettore generale dell'LSTK	6)	1	»
Comando truppe aeree	7)	3	»
Comando arsenale truppe aeree	8)	2	»
Comando truppe aeree di riserva	9)	1	»
Comando/Sezione Marina/ cancelleria operativa	10)	1	»
Comando/Sezione Marina Rep. 10	11)	1	»
Comando Flotta	12)	1	»
Comando Corpo aviatori sezione Marina	13)	2	»
Comando servizio attacco aereo del paese	14)	5	»
Commissione ministeriale KM	15)	1	»
(con aggiunte)			
Ufficio presidio	16)	1	esemplare
5/TB	17)	1	»
10/KgF.	18)	1	»
K.K.LVM	19)	1	»
K.U. HvM	20)	1	»
Comando militare città di Vienna	21)	1	»

(Il testo, tradotto da Nello Mattioni di Udine, è quello disponibile negli Archivi del Ministero della Guerra austriaco).

Da "Wiener Zeitung" n. 182 del 10 agosto 1918

Aerei nemici su Vienna:

L'avvenimento che da tempo era entrato nel novero delle cose possibili è oggi divenuto realtà: aerei nemici, come oggi è stato brevemente comunicato, hanno sorvolato Vienna nelle ore antimeridiane; dopo i numerosi attacchi, le città, sia quelle dei nostri alleati che quelle dei nostri nemici, avevano già potuto capire, nel corso di questa guerra, come un possibile ed analogo attacco su Vienna non fosse più un evento misterioso. Da oltre un anno la popolazione era già stata informata, per mezzo di manifesti posti agli ingressi delle abitazioni, sul come avrebbe potuto proteggersi in casi del genere; forse questi avvenimenti non sono stati presi sufficientemente sul serio e l'odierno accaduto ci ha indicato come sia necessario riassumere tutte le disposizioni conferendo alle stesse una maggiore incidenza. La tecnica ha portato l'aereo ad un livello evolutivo maggiore e l'effetto ricercato dal volo odierno voleva basarsi sul fatto emotivo e psicologico: sono stati lanciati manifestini la cui efficacia viene certo vanificata dal buon senso del viennese.

Vienna, 9 agosto 1918

Quest'oggi, nelle ore antimeridiane, verso le 9,30, sono apparsi su Vienna sei apparecchi italiani che hanno lanciato migliaia di volantini sui diversi distretti cittadini; molti volantini avevano i colori nazionali italiani; il loro avvicinarsi non poté essere tempestivamente rilevato poiché gli aerei, privi del loro carico di bombe, avevano potuto volare ad eccezionale quota: a ciò si è aggiunta la foschia mattutina gravante sulla città, il che aveva ulteriormente limitate le possibilità oggettive di avvistamento.

Il testo d'uno di questi appelli, dice:

"Imparate a conoscere gl'Italiani! Se avessimo voluto, avremmo potuto gettare tonnellate di bombe sulla vostra città, noi invece vi mandiamo il saluto del tricolore, il tricolore della libertà.

Noi italiani conduciamo la guerra non contro inermi cittadini, contro bambini, contro anziani; noi combattiamo soltanto contro il vostro governo, contro il nemico delle libertà nazionali, contro il vostro crudele caparbio regime, che non vi dà né pace né pane e che vi nutre solamente di odio e di fallaci speranze. Viennesi! Si dice che siete intelligenti, però voi — da quando indossate l'uniforme prussiana — siete scesi al livello di tangheri berlinesi ed il mondo intero si è rivoltato contro di voi; volete continuare la guerra? Fatelo se cercate il suicidio, che cosa sperate infine? La vittoria decisiva forse, quella che vi è stata promessa dai vostri generali prussiani?

Quella vittoria decisiva è come il pane dell'Ucraina: lo si attende e si muore prima che arrivi; cittadini di Vienna! Pensate a ciò che vi attende e destatevi!

Viva l'Italia ... viva la libertà ... viva l'Intesa!"

Gli altri volantini, uno dei quali compilati da D'Annunzio, si muovono nella stessa direzione e sono ancora più ampollati: idee ed espressioni corrispondono pienamente alla tipica emotività italiana e sufficientemente anche al ben noto spirito con cui l'Italia conduce la guerra.

Ciò che ci dicono non è nuovo; i popoli della monarchia hanno modo da anni di saggiare sino alla nausea le ipocrite espressioni degli uomini di Stato italiani e quelle della stampa; gli Italiani, che sin dall'inizio della guerra hanno ucciso cittadini inermi, bambini, anziani e donne, con il lancio di bombe su Trieste e Lubiana, vogliono ora apparire come generosi nemici e vogliono accattivarsi i Viennesi.

I viennesi, e con loro tutti i popoli della monarchia, hanno conosciuto sin troppo bene gli Italiani, i quali, dopo il calo di successo sul fronte di guerra, vogliono ora scatenare offensive morali contro la popolazione dell'Hinterland; saranno anche qui delusi.

Ancora minor successo avranno i loro tentativi di carattere propagandistico, intesi a portare i Viennesi a staccarsi dall'alleanza con l'impero tedesco: e se gli italiani in un loro volantino oltraggiano i risultati di Brest-Litowsk e di Bucarest, qualificandoli come trattative antipopolari, ostili ed ingiuste, cosa si

deve allora dire della pace, di quella pace che l'Italia con smaglianti espressioni vorrebbe farci sperare? Quell'Italia che ci toglie Trieste ... e che ci vuole cacciare dall'Adriatico, che vuole portare i suoi confini sino al crinale delle nostre Alpi austriache.

Né con i volantini, né con le sue bombe assassine, sarà possibile intimorire la pur provata popolazione viennese e di altre città austriache. Simili incursioni "a domicilio" verranno sopportate con l'uguale sangue freddo dimostrato dai nostri alleati, le cui città — già da una serie di anni — sono state colpite da analoghi attacchi. Il perfido nemico che per "rapina" ci ha proditoriamente aggrediti, ci chiede ora se vogliamo continuare la guerra; le nostre armate e le nostre popolazioni, già da tempo, hanno data la loro risposta; noi conduciamo una guerra di difesa e potremo pertanto deporre la spada soltanto e quando i nostri nemici avranno compreso che non possono annientarci.

Circa l'apparizione di aviatori italiani su Vienna, apprendiamo ora ciò che segue: i motivi degli Italiani — che oggi hanno fatto piovere volantini su Vienna — sono ben chiari: i mancati successi militari sul fronte di guerra sembrano consigliare al Comando dell'esercito italiano di coprire il fallimento dei mezzi bellici tradizionali impiegando in loro vece il sistema della "stampà pubblicitaria".

I piani per un attacco aereo su Vienna risalgono a molto addietro: uno dei promotori *spirituali* è il maggiore dell'aeronautica, poeta e provocatore bellicista, Gabriele D'Annunzio, che il 4 settembre 1917 compì un volo di 9 ore ed un quarto, coprendo oltre 1000 Km, in situazione atmosferica di rilevanti difficoltà, con nuvole basse, temporali, forte vento; il volo fu intrapreso a quell'epoca con un aereo appositamente attrezzato e doveva dimostrare la possibilità di un attacco su Vienna. Come insegnano tutte le esperienze sui vari teatri di guerra, anche su quelli occidentali, il felice connubio di determinate circostanze può far sì che ad una pattuglia aerea possa riuscire, a lungo ed indisturbata, di spingersi sino nell'interno di territori nemici.

Le possibilità tecniche idonee ad un'impresa diretta contro Vienna sono state rese più favorevoli in questi ultimi tempi: da breve era riuscito agli Italiani di costruire un aereo particolarmente veloce, il SBA (sic) un biplano questo, che con una velocità di ca. 200 Km all'ora, può coprire il tratto Verona-Vienna in circa 2 ore e mezzo soltanto.

Premesso che in luogo del carico di bombe si era provveduto da parte italiana a rifornire l'aereo di una forte riserva di car-

burante, alla maggior parte degli aerei partecipanti al volo su Vienna è stato possibile anche il viaggio di rientro; sino a questo momento è stato segnalato un solo caso di atterraggio d'emergenza.

Per bombardieri pesanti, come i Caproni ad es., le possibilità sarebbero più remote, in quanto la loro velocità è minore e la quota alla quale possono salire non è sufficiente a sfuggire ai nostri controlli sullo spazio aereo. Non è escluso che altri aerei possano apparire nel cielo di Vienna ed alla popolazione non possiamo che consigliare di attenersi strettamente alle disposizioni dei nostri servizi di sicurezza.

A maggior orientamento della popolazione si comunica:

Le misure atte a proteggere la città e la popolazione in caso di avvistamento di aerei nemici vennero già disposte dai comandi militari e dalle competenti autorità governative; queste misure verranno inasprite a seconda delle necessità; da parte militare e nella misura possibile sono stati predisposti accorgimenti difensivi — da un lato, cioè, l'impiego di batterie antiaeree, dall'altro prevedendo il pronto intervento di pattuglie aeree di protezione —.

Gli apparecchi che oggi sono apparsi sulla città avevano probabilmente un altro compito oltre a quello di gettare volantini, quello cioè di eseguire fotografie per dar luogo a successivi altri voli con programmi specifici d'altro genere: è pertanto nell'interesse della popolazione di seguire quanto programmato in tema di sicurezza e qui ci riferiamo ancora a quanto da tempo disposto.

Portiamo ancora a conoscenza di tutti che i nostri aerei sono contrassegnati alle due estremità delle ali inferiori da una croce nera in campo bianco; gli aerei italiani, invece, portano i colori verde, bianco e rosso in strisce parallele alla linea di volo sui terminali alari.

I volantini gettati il 9 del mese corrente da aviatori italiani hanno un testo che esprime perfidia ingannatrice: la loro diffusione ed anche il semplice possesso di quei volantini sarebbe pertanto di per sé stesso punibile: avvisiamo tutti coloro che ne venissero comunque in possesso di farne consegna al più vicino posto di guardia o ai commissariati di polizia.

Degli aerei italiani oggi apparsi su Vienna — lo apprendiamo adesso — uno ha dovuto atterrare presso Schwarzhau nella zona di Wiener-Neustadt; tutte le apparecchiature sono interamente distrutte dal fuoco; l'equipaggio è scomparso e sinora non è stato

possibile catturarlo: si fa assegnamento sull'aiuto della popolazione e sulla totale partecipazione alle ricerche.

Da Lubiana, 9 del mese, ci giunge quanto segue:

Oggi, poco dopo le 11 antimeridiane, è apparsa nel cielo di Lubiana una squadriglia formata da 7 aerei italiani che, dopo esser stati oggetto di tiro da parte delle batterie difensive, hanno proseguito il loro volo verso sud-ovest.

INDICE

PRESENTAZIONE	Pag.	6
Impara l'arte e mettila da parte	»	9
Il ritorno alla realtà	»	17
«Chi va là?»	»	21
Un plico di carta giallastra	»	29
Due uova ancora tiepide	»	31
Tre giorni di permesso	»	35
La squadriglia «Serenissima»	»	41
Lo champagne del Poeta	»	55
L'idea del folle volo	»	59
Un'attività frenetica	»	65
Nuvole maledette	»	69
Orazione di guerra e pace	»	73
Libellule in volo	»	79
Il bel Danubio blú	»	83
Ritorno alla base	»	87
«Ritornano, ritornano!»	»	89

DOCUMENTI

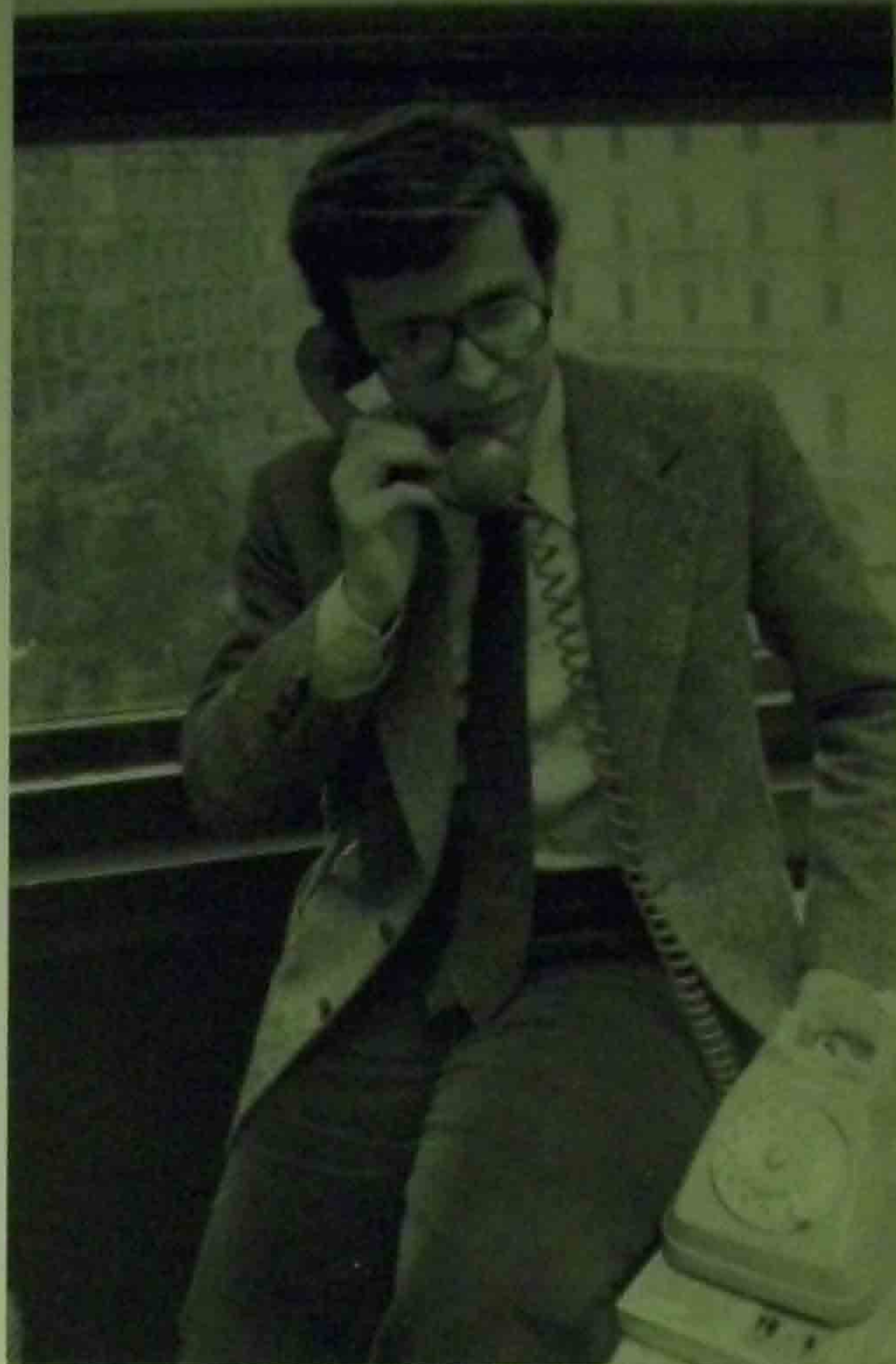
Da Venezia la bella a Vienna la nemica: il volo della «Serenissima» nelle parole di Antonio Locatelli pilota	»	97
Dalla parte degli Austriaci		
Rapporti e segnalazioni sul volo della «Serenissima» tratti dagli archivi del Ministero della Guerra	»	103
Verbale dell'interrogatorio del Ten. Giuseppe Sarti atterrato a Wiener Neustadt	»	109
L'eco sulla stampa	»	117

ILLUSTRAZIONI FUORI TESTO

1° Gruppo	»	48/49
2° Gruppo	»	80/81
3° Gruppo	»	112/113

103 - El/md 2 - 81

*Finito di stampare nel mese di maggio 1981
dalla litografia Designgraf, Feletto Umberto (Udine)
per conto dell'Istituto per l'Enciclopedia del Friuli Venezia Giulia*



GUIDO MATTIONI, giornalista, è nato a Udine il 22 agosto 1952. Dopo aver collaborato a vari giornali locali è stato per oltre un anno corrispondente da Udine de «Il Giornale nuovo» di Milano, città dove oggi vive e lavora. È infatti redattore della pagina degli interni, sempre nel quotidiano diretto da Indro Montanelli.

Questo è il suo primo libro, scritto liberamente, seguendo tuttavia fedelmente una traccia storica, precisamente documentata, suggeritagli dal maggiore Michelangelo Zigiotti, autore nascosto di questo volume, e al quale egli lo ha dedicato.